2.4.44	Ellinor	Minskakning,Flygattack Brunsbüttel
6.4.44	Embla	Flygattack 11′N. Port Vendre,Lyonbukten
6.4.44	Patria	Bombad i Hamburg
11.4.44	Emily	+ Vrak vid bombraid mot Stettin
11.4.44	Svea	Bombskadad i Stettin
12.4.44	Arabert	Minexplosion Gotenhafens redd
14ö4.44	GG 55 Beatrice	Minskadad 60′ WtN Skagen
17.4.44	Frode	Kollision i Kielkanalen Peter Vieh
18.4.44	Saturnus	Flygattack N 62°– 0.02° (Lejdbåt)
19.4.44	Tärnan	+ Minsprängd i Mecklenburgsbukten
19.4.44	Embla	+ Sänkt av flyg 4′Syd Espiguette fyr
19.4.44	GG 93 Capella	Minskadad 60′W Skagen
21.4.44	LL 557 Glimmaren	+ Minsprängd 60′WtN Skagen
23.4.44	Birgitta	Kollision i Plymouth Sound ss Sherwood
27.4.44	Ulla	Minsprängd SO Möen, bärgad
27.4.44	Storfors	Flygattack vid Borkum
28.4.44	Frigg	+ Vrakkollision i Kielbukten

29.4.44	Utklippan II	Minskadad vid Gjedser
1.5.44	Rådmansö	Sjunkbomber i UK-konvoj
9.5.44	Hjvb	Skadad av bomblastexplosion,Sölvesborg
10.5.44	Patria	+ Minsprängd 2′O.Plantagenet grund
10.5.44	Drottning Victoria	Kollision vid Arcona, ss Pollux
13.5.44	B.T.V	+ Sönderbombad i Stettin
13.5.44	Nautic	Bombskadad i Stettin
13.5.44	Lestris	-"-
13.5.44	Torfrid	-"-
19.5.44	Lilli	Bombad i Kiel
19.5.44	Havsörn	Bombad i Kiel
19.5.44	C.A.Banck	Minskakning i tysk konvoj
22.544	Ingarö	Bomb- & minexplosioner Kiel
22.5.44	Hervor Bratt	Minskakning i Kiel
25.5.44	Solvik	Minskadad i Weg 53 till Libau
25.5.44	Solvik	Allmänt om sv. tankfartyg i tysk fart
26.5.44	Skandia	Bordventil läck i Gotenhafen
27.5.44	SD 758 Viken	Flygattack 9′SSW Koster
~~30.5.44~~		~~Flygattack i Elbekonvoj~~
30.5.44	Somerseth	Flygattack i Elbekonvoj
2.6.44	Virginia	Flygattack i Korfu (Röda Kors)
5.6.44	Peru	Ubåtskollision i Atlanten
6.6.44	Ingman	+ Sänkt vid invasionen som vågbrytare
13.6.44	Fenja	+ Minsprängd N 37°1,3′- O. 27°11,5′
18.6.44	Sigrid Reuter	Svårt bombskadad i Hamburg
18.6.44	Björkö	Bombad i Hamburg
18.6.44	Korsö	Bombad i Kiel-Holtenau
20.6.44	Banana	Bombskadad i Hamburg
20.6.44	Ellinor	-"- -"-
20.6.44	Grim	-"- -"-
20.6.44	Jamaica	Bombskadad i Brunsbüttel
20.6.44	Aslög	Bombad i Fehmarn Bält
20.6.44	Skansen	Bombad utanför Ystad
20.6.44	Greth	Koll. flygvrak Fehmarn Bält
20.6.44	Runmarö	Bombskadad i Brunsbüttel
22.6.44	Patria	Minskakning i tysk konvoj
24.6.44	Havsbris	Bombskadad i Bremen
24.6.44	Storö	-"- -"-
24.6.44	Viking	-"- -"-
24.6.44	Magne	Nära V1-explosion i London
29.6.44	Libau	+ Minsprängd vid Arcona Feuer

ELLINOR 2.4.44

UTSATT FÖR FLYGANFALL OCH MINEXPLOSIONER I KONVOJ TILL BRUNSBÜTTEL.

Journal

Lör 1.4.44 kl 14 avgått Delfzijl i konvoj mot Brunsbüttel.
Kl 17.50 lämnat Borkum redd i konvoj.

Sön 2.4 kl 00.45 anfölls konvojen av flygplan. Samtidigt sprängdes två magnetminor av minsveparna föröver, varvid kraftiga skakningar uppstod i fartyget. Kl 13.30 förtöjt i slussen i Brunsbüttel.

Ombord 3.4.44

J.H.Loman, 1e styrman — N.Johnsson, 2e styrman — G.Gleisner, Befh

(Insänt av red AB Strim (Sven Salén) i Sthlm till SKN 6.4.44)

Assurans

Inga skador enligt rederiet 4.11.44. Avfört på SKN 8.1.45.

Historik

Se Ellinor 20.6.44 bombad i Hamburg

PATRIA 6.4.44

DAGLIGA FLYGLARM OCH ÖVERFLYGNINGAR I HAMBURG DEN 4 till 11 April-44

Journal

Tis 4.4.44 kl 16 förtöjt å anvisad plats i Hamburg med last av järnmalm.
Ons 5.4 upprepade flyglarm och överflygningar.
Tors 6.4 kl 22.30- 23.40 luftangrepp med bomnedslag i närheten som förorsakat häftiga skakningar i fartyget. Mängder av splitter från luftvärnsartilleriet fallit ner över fartyget. Reservation för splitterskador.
Fre 7.4 Långfredagen: På förmiddagen flyglarm med LV-eld och överflygninga
Lör 8.4 Påskafton: Flyglarm större delen av dagen.
Sön 9.4 Påskdagen: Flyglarm 10.30- 16.30.På kvällen ånyo ett kortare larm
Mån 10.4 Annandag Påsk : Upprepade flyglarm, spärreld och överflygningar hela dygnet.
Tis 11.4 kl 10.15-11.05 stopp i lastningen på grund av flyglarm. Kl 16 kollasten intagen.På eftermiddagen åter flyglarm och överflygningar av stora flygförnand. Spärrled från luftvärnet. Kl 18.55 avgått från Hamburg

(Insänt av Förnyade Ångf.AB Götha i Göteborg till SKN 17.4.44)

Inga skador enligt SÅAF 26.9.45

Avfört på SKN 1.12.45

Eget

Historik

Se Patria 22.6.44
Övriga bombningar: 24.7.44 och 18.8.44

EMBLA 6.4.44

OMOTIVERAD ENGELSK FLYGATTACK MOT RÖDA KORS-FARTYG I MEDELHAVET

Rapport

Avgick Ons 5.4.44 från Marseille destinerad till Casablanca. Rumslast 222 ton styckegods (Livsmedel & kläder) för Int.Röda Korset.Barlast 200 ton sand Djupg F 7'10,5" - A 12'0,5" 20 ombv.
Anfölls av flyg tors 6.4 kl 13.15 (GMT 11.15) 11½ sjömil N.Port Vendres hamn c:a 3½ sjömil från land, lat.N 42 42,5'- O. 3 7'. Vind lätt sydlig bris, vackert väder, klar sikt. Kurs magn Syd 16° W. Befh vakt, utkik på backen. Enligt besiktning 2 hål efter projektiler genom akterskeppet, eld - och vattenskadad last, läckage i STB maskintank och i akterpiken,länspumparna skadade.Ingen av besättningen skadats. Orsak till olyckan: oförklarlig.

Journalutdrag

(Förd på danska av Ie styrman): Avgick ons 5 .4 09.30 från Marseille med 223 ton styckegods för I.R.K. till Casablanca. Barlasttankar 1,2,3,6 helt fyllda. Skibet var ved afgangen i södyktig tilstand samt nöje opmalet og merket i henhold till Int.R.Kors opgivende instruktioner. Styrde varierande kurser med hänsynstagande till "opgivende rute.". Kl 19.35 uppankrat på redden vid Séte.
Tors 6.4. 06.45 lättat ankar och fortsatt resan efter angiven kurs.
Kl 13.05 fint vejr, sigtbart og klartmed let sydlig vind,styrende kurs rv 59° W observerades ett flygplan om BB styrande N. kurs. Kl 13.12 observerades 8-10 flygplan komma från norr.En del av dessa plan angrep en fransk fiskebåt som låg c:a 2½ sjömil tvärs BB om Embla.Ett av dessa plansågs störta brinnande i havet,varefter 5 av planen satte kurs mot Embla.Då planen kl 13.15 med hög fart var c:a 50 meters från Emblas BB-sida observerades flera nedslag och explosioner i vattnet tätt intill och på båda sidor av fartyget. Samtidigt hördes ett susande ljud överfartyget som från en tämligen tung projektil och dessutom från akterskeppet en stark smäll som skakade hela fartyget (genneomrystede hele skibet),därefter försvann planen. omedelbart företagen rundpejling visade 1½' vatten i Bb rännsten.Order gavs genast om länsning från akterrummet BB och vid undersökning påträffades ett större hål ,8-9" , utanför akterluckans förkant ur vilket det också trängde ut brandrök. Brandalarm slogs och alle man kallades på däck. Som en första åtgärd avlägsnades akterflotten från akterluckan och fartygets 2 brandslangar drogs ut. En lucka på förkant öppnades och vatten sprutades ner i luckan från båda sisor. Då luckan öppnades kunde man höra att vatten forsade in i lastrummet. Flera försök att gå ner i rummer misslyckades på grund av den starka rökutvecklingen.Pejling visade attvattnet hastigtsteg om BB. Kurs styrdes med högsta möjliga fart mot Port Vendres för att om så visade sig nödvändigt sätta fartyget på grund.Eftersom det inströmmandevatnnet märkbart

EMBLA 6.4.44

syntes hjälpa till med att dämpa eldens spridning i lasten stoppades släckningen med bbrandslangarna och stormläns sattes på. Kl 15.10 kom lots ombord. Tidigare hade signalen NY hissats (Jag har eld i lasten). Kl 15.20 var Embla förtöjd vid anvisad kajplats i Port Vendreslmed STB sidan mot kajen. Fartyget hade då hela tiden manövrerats för egen maskin. Hamnens braandkår stod klar på kajen. Så snart fartyget förtöjts öppnades luckorna till akterrummet och det visade sig då att vattnet stod c:a 7' högt i rummet där det fanns 46 ton styckegods som nu till största delen låg i vattnet, Med brandkårens hjälp släcktes snart resten av elden. Under tiden kunde besättningsmän gå ner i rummet och provisoriskt täta ett hål i bordläggningen om BB, 7-8" i diam, beläget c:a 10'över kölen på akterkant av akterluckan, genom vilket vattnet forsat in. Lastrummet länspumppades med egna och bramdkårens pumpar. I lasten i rummet påträffades ett 4'långt stålrör, 4" i diam., som på begäran lämnades till de tyska militärmyndigheterna. För att trimma hålet om BB över vl länsades nr 6 tank och STB maskintank samtidigt somförpiken fylldes. Vid länsning av maskintanken befanns vattnet i denna vara salthaltigt varför tydligen läckage uppstått i denna tank. Ett av luftrören till förrummet visade sig genomskjutet av en projektil av samma kaliber som den som gått genom fartygssidan akter. Ingen av de ombv skadats. En stor del av besättningen befann sig på däck under själva angreppet och enligt deras uppgifter var de angripande planen märkte med kokarder i färgerna blått, vitt och rött. Skadebesiktning skall äga rum i Port Vendres, av repr. för klassen och assuransen. För ev andra skaodr på skrov och maskineri som senare skulle visa sig ha uppstått, reserveras. - Tiden ombord 2 timmar före GMT?

Port Vendres 7.4.44
Olle Ericsson
Befh

HEMLIG

Maskindagboken

tors 6.4 kl 13.15 bemaerkedes flere kraftige rystelser langs skibssiderne i maskinrummet. Forceret lensning med pumper efter ordre fra broen. Laebsning af laster og tanker fra kl 13.30 til kl 22.00 Forcertet fart efter ordre fra kaptajnen kl 13.45. Fyldning i HT 52% . Fyldning i HT55% fra kl 14.00 Vel i maskinen kl 15.20, ankomst Port Vendres.
Kl 18 bemaerkedes at vandet steg i STB maskintank (Tank 5) og at vandet varsalt, som maa skyldes en lekage i tanken. Vid laensning af rendestenerne fra agter last, fra kl 13.30 til kl 14.40, blev hovedmaskinens lastpumper ogsaa brugt til laensning. Lastpumpernes plunger blev derved slidt og revet paa grund af at der var meget sand i lastvandet. Ved brug af ballastpumpen till laensing far agter last viste det sig at der kom meget sand

EMBLA 6.4.44

i lastvandet,som var aarsag til stor slitage ved ballastpumpens vandende. Kl 19 gik der hul i condensatorens kölevandsventil paa ballastpumpens ventilsystem,som skyldes den staerke forcering af pumpen.

Port Vendres 6.4.44
Befh

Crew List (Kompl.SKN,eget)

Befh Gotthard Walter Olof Ericsson, Stockholm, 8.8.04 Sthlm (8.2.41)
Ie styrman Edwin J.C.Jensen,Kvistgaard, 2.1.10 Kvistgaard,Danmark
(Ombord sedan 4.7.41) (Påmönstrat i Marseille 25.3.42)
2e styrman Veikko Arvid Yrjänäinen, 23.8.14 i Jurva,Finland(26.2.32 Lisbon)
Chief Willy L.Lylloff, 25.9.07 Svendborg,Danmark (11.1.44 Lisbon)
2e maskinist Poul C.Sandager, 19.8.17 Bregninge,Danmark(23.11.43 Lisbon)
Stuert Anton Ragnar W.Widen,Mora, 20.1.10 Malmö (19.5.42)
Kock Einar Johannes E.Nilsson, Torsåker, 31.8.12 Torsåker (30.8.42)
Mässuppassare Kurt Erik Lennart Höglund,Oxelösund, 4.6.19 Oxelösund(6.8.39)
Båtsman Martins Karklins, 21.10.92 Libau,Lettland (Libau 4.5.31)
Sailor Johan Otto Hilding Grund, Härved, 10.5.19 Arnäsfors (30.1.40 Övik)
Sailor Niels aage Mathiasen, Norby,Fanö, 2.3.22 Esbjerg (8.2.43 Marseille)
Sailor Tygo G.A.Boll Karlsoon,Sthlm, 2.7.22 Halmstad (Gtbg 3.9.41)
Sailor Holger A.Eriksen, 19.9.19 i Rudköbing,Danmark (26.2.43 Marseille)
Sailor Norbert Günther E.Andersson,Gtbg, 4.11.24 Lübeck (19.6.42)
Smörjare Aage Andersen,25.6.09 Helsingör (20.10.39 Aalborg)
Eldare Olavi Aatos Usko Hirvonen, 28.7.10 Kyhte Vysvaara,Nylands län(29.1.41)
Eldare Niels A.Lagerquist, 17.8.87 Vankiva,Sverige (Lisbon 15.3.44)
Eldare Uuno V.Pirttiaho, 1.5.02 Vihanti,Finland (Lisbon 1.10.43)
Lämpare Karl Oscar Arvid Coucher, 23.11.16 i Vetlanda (4.3.42)

Supercargo Alfred Pillonell, 16.8.00 Lausanne,Schweiz (Påmönstrat i Gibraltar 5.8.43

Samtliga påmönstrat i Portugal och Frankrike

Consulat de Suède
Marseille

Marseille 28 April 1944

Till KunglKK,Sthlm.

(4)

Ang. sjöförklarng
betr ss Embla.

./1 Bilagt har jag äran överlämna tvenne vidimerad protokollsutdrag nr 47 & 48 rörande 1/luftangrepp mot ss Embla utanför Port Vendres den 6 ds, och 2) sänkningen av samma fartyg i närheten av Grau de Roi den 19 ds.

./3 Jag tillåter mig även bilägga ss. Emblas skeppsdagbok ,nat. certifikat och mätbrev,utgörande de handlingar som kunde

EMBLA 6.4.44

räddas vid fartygets sänkning.
Likaledes medsänder jag separat en del av en projektil,som i enlighet med sjöförklaringen hittats i Emblas lastrum efter det första luftangreppet, i förhoppning om att de bokstäver etc som kunna urskiljas på d ensamma ,skola kunna giva ngo ytterligare ledning beträffande de angripande planens nationalitet.
I detta sammanhang och med anledning av att IRK:s härvarande representant ,herr Ehrenholdt, nekat detsammas kontrollant ombord ,dels att underskriva vittnesmålet rörande den första sjöförklaringen, dels att vittna vid den andra, finner jag mig föranlåtenframhålla, att delegaten ifrågavid flera tillfällen visat sig avogt stämd mot befälhavarna på svenska fartygen som gå i fraktfart för IRK från Marsellle. De tyska militära hamnmyndigheternas bestämmelser äro redan mycket rigoröda, men , när därtill kommer ,att det sannolikt är IRK:s delegat som utverkat t.ex. att mäklaren för de svenska fartygenicke ens har rättighet att gå ombord, då samme mäklare däremothar tillstånd att besöka de spanska och portugisiska fartygsom ävenledes befraktas av IRK - synes mig förhållandet ganska egendomligt ,och skulle jag rekommendera en hänvändelse beträffande denna sak till IRK i Geneve.- Jag vill inteunderlåta meddela stt min Schweiziske kollega på platsen ävenledes på sin tid gjort en framställning till Schweiziska UD beträffande vissa av herr Ehrenholds göranden och låtanden. De svenska befälhavarna hava således varken tillgång till konsulatet, som förflyttats till Cahors, eller till sin mäklare (de hava i allmänhet ej,liksom besättningen, tillstånd att gå iland) och äro således hänvisade till omnämnde delegats mångagånger,så jag förstår, godtyckliga dispositioner.
Då konsulatet förflyttats till Cahors och jag f.n befinner mig i Marseille har jag ej tillgång till diariet och beklagar ej kunna vederbörligen numrera detta brev.

F,Berglund
Generalkonsul

HEMLIG Sjöförklaring & sjöförhör på Konsulatet i Mareille 25.4.44

Sakkunniga befh på ss Finn, Erik Walter Ahl & skeppsmäklaren Gunnar Jochumsen, bosatt i Marseille.

Befh Ericsson: Angreppet är för mig fullkomligt oförklarligt,då Embla befraktats av IRK och var väl märkt i enlighet med gällande bestämmelser Sikten var vid tillfället utmräkt och den låga höjd - masthöjd- på vilken angreppet företogs, vore det omöjligt att ej konstatera Röda Kors-märkena. IRK hade i sedvanlig tid meddelat de krigförande om avgången från Marseille. Lasten intagits i Marseille under IRK:s kontroll och all last var märkt med IRK:s märke. Lasten uppgavs vara destinerad

EMBLA 6.4.44

till tyska krigsfångar i Nordafrika. Utom det i journalutdraget omnämnda röret, som på anfordran överlämnats till detmilitära myndigheterna iPort Vendre, fann man senare i samma lastrum en del av en projektil,vilken översändes samtidigt med sjörförklaringsprotokollet,och varav möjligen de angripande planens nationalitet definitivt kunde fastställas.Fotografier avsåväl stålröret som projektildelen samt av skadorna på Embla bifoga även. Själv hade jag inte tillfälle att fastställa kokardens färg.

Ie styrman Jensen: Jag befann mig vid tillfället på kommandobryggan. Jag observerade tydligt o klart de anfallande planen som var märkta med den engelska kokarden, d.v.s blått-vitt-rött från periferin räknat. Jag har stor vana att iakta engelska flygplan från tidigare resor med Embla, och märkte jag även den gula cirkeln som finns på engelsja plan utanför kokarden. Det var engelska plan och angreppet företogs avsiktlig då någon feliakttagelse ej var möjlig betr. fartygets märkning. Planen närmade sig ganska långsamt och borde haft god tid att uppfatta Emblas märkning. - Jensen själv mottagit lasten tillsammans med IRK representant i Marseille, och då emballaget på en del kollin skadats, kunde J konstatera att lasten bestod av kläder och livsmedel.

Chief Lylloff: Befann sig i maskin vid angreppet. Inget att tillägga.

Båtsman Karklins: Stod som utkik och märkte tydligt planens R.AF.-märkning

Matros Mathiasen:Stod till rors och styrde enligt uppgiven kurs. På grund av solseglet över bryggan kundehan ej se planens färger.

Lättmatros Karlsson: Befnan sig på däck och såg tydligt det plan som öppnade eld mot fartyget.Dock osäker på kokardens färger, i vilken ordning de kom innanför den yttre gula cirkeln.

Jungman Andersson: På backen då planen angrep. Inte heller säker på färgernas ordningsföljd i kokarden.

IRK:s kontrollant Pillonell: Je me trouvais au salon avec le commandant à 13 h.15 m.quand j'ai entendu le bruit de plusieurs avions et les exclamations de l'equipage, après quoi, je suis monté sur le pont, et comme dit á l'extrait du journal, j'ai vu un avion s'abattre près d'un chalutier, après quoi,les autres avions s'approchèrent de l'Embla et deux explosions secovèrent le bateau. J'ai eu nettemnt l'impression que l'ordre des couleurs sur la cocarde dès avions était, à compter de l'exterieur, bleu-blanc-rouge, mais je ne deux cependant l'affirmer. Les avions étaient des bimoteurs de coloeur verdâtre. - En ce qui concerne la cargaison ,elle était normale, destinée aux prisonniers de guerre allamande en Afrique du Nord et consistait principalement en vivres, à l'exception de 18 caisse de vêtements et de 19 caisse de parpeterie. Quant au reste, je me refère à l'extrait de jiurnal du bord.

EMBLA 6.4.44

Sur demande spêciale des experts (Jochumsen) le têmoin déclare que la cargaison était chargée dela facon habituelle et que toussles colis portai- -ent les signes exterieurs de la croix xxxxx rouge et ne croit pas qu'il y ait eu quelque chose d'anormal avec cette cargassion.

Lu et approuvé.

Pillonell vägrade underskriva (Se Sjöförklaringen 19.4) Förrättningen avlsutats.

(("Hur såg kokarden ut? Hur såg kokarden ut??" Det är som att förhöra skräckslagna hönor. Alla detaljer om angreppet lämnades därhän. Inga frågor ställts om angreppsvinkel, flyghöjd, planens utseende och typ, var folket sökte skydd, xxxxxx Bara" kom rött utanför blått , kom gult innanför blått?" -))

Telegram Vichy till Red Svea ,daterat 8.4.44

Eltvedt Marseille telegraph yesterday stop Embla attacked sixth inst at one o'clock fifteen p.m. by aeroplane ten miles off Port Vendres stop One shell struck f'castle one torpedo went right through number 3 hold under waterline where cargo took fire but soon extinguished stop ship leaking but master managed make provisionally tight and arrived Port Vendres assisted by German navy stop cargo damaged by fire and water stop All crew officers safe stop total cargo onboard about 240 tons bound for Casablanca stop proceeding Port Vendres with Veritas and our technical surveyor stop lease inform Heimdall will telgraph further soonest possible."

UDHP80c 3519

Telegram en clair UD till Vichy 7.4.44 kl 17

(Till Ministre Suède) 101 Urgent. Enligt tidningsnotis skulle Sveabolagets Embla bombskadats i Medelhavet och inkommit till Port Vendres i sydfrankrike. Sök inhämta närmare upplsyningar fartygets och besättningens öde Telegrafera skyndsammast = Cabinet

Dito 8.4. kl 14

Vårt 101 Ytterst angeläget erhålla upplysningar Embla = Cabinet

Svar från Vichy 11.4

79 Edert 101 Bekräftar Emblas ankomst Port Vendres ass. tyska marinen stop Befael manskap utan skador .Tel.rapport avsaend direkt rederisvea =Legation Suèdeo

UD

Telegram eb clair Vichy till UD 12.4

81 Enligt underhandmeddelande vicekonsuln Port Vendres är befh Embla oviss angående anfallande bombplanens identitet stop del besättningen samt konvojören intyga dock de ytterst lågt flygande maskinerna voro brittiska s

forts

EMBLA 6.4.44

Vid tillfället rådde solsken och god sikt stop fartyget vars skador obetydliga återvänder antagligen slutet denna vecka Marseille för rep.
= Legation Suède

Telegram Vichy till Sveabolaget daterat 8.4

Se sid 6

Dito till UD 19.4.44

86 Embla attacked by airplanes 19th inst in the morning and sunk between Sete and Marseille stop all crew and officers safe somewhere on the coast stop will telegraph details soonest = Legation Suède

(Se Embla 19.4.44)

Brev till Sätterwall,Ud från Legation Suède,Vichy 30.4.44

Broder,

I anslutning till min officiella dagsskrivelse beträffande bombanfallet mot Embla, tillåter jag mig tillägga, att i skrivelsen (se sid 4) omnämnt granatsplitter tillvaratagits av befh å ss Embla. De tyska militärmyndigheterna synas hava fått vetskap härom och hava sålund uppmanat befh att till dem överlämna granatresterna, vilket emellertdi befh icke efterkommit framhållande att dessa gått förlorade. Fyndet av detta bevismaterial har, enligt vad jag erfarit, omnämnts i den rapport som IRK:s delegat ombord tillställt IRK:s ombud i Marseille.En viss försiktighet torde därför vara påkallad.Samtliga handlingar och bilagor beträffande haveriet hava med hänsyn till risk för brevcensur överbringats till Vichy av generalkonsul Berglunds sekreterare, herr Nyman,spm efter konsulatets förflyttning till Cahors kvarstannat i Marseille för att bl.a handhava Svenska barnbespisningen därstädes.

Din tillgivne

Hedengren

SKNEIII 296

Kompletterande Journalutdrag 7-19.4.44

(Fört på danska av Ie styrman)

Fre 7.4.44 kl 09.15-09.45 förhalat runt hörnet till kajen som går vinkelrätt mot den där vi låg igår. Kl 15.15-17.30 förhalat till tvärkaj, inalles 300 meter. I akterlasten tätt intill projektilens utgångsplats funnit ett litet propellerliknande föremål av järn som med all sannolikhet tillhört den projektil som gick genom fartygssidan akter. Propelleran är c:a 2½'' i diam och är tydligt märkt med bokstäver.

Lör 8.4 kl 12 avhållit besiktning på fartyg o last i närvaro av representant för Bureau Veritas, assurans ocg IRK. Följande "reparation og godtgörelser blev forelöbigt tillstaaet.":

Glasventiler midskepps förnyas.Alla luckor på akterluckan repareras.

EMBLA 6.4.44

4 däckslastpresenningar förnyas. Ett solsegel på backen förnyas (förstört vid utriggning som läcktätningspresenning), 30 meter lång brandslan förnyas. Flotten repareras, 2 vattenankare hörande till flotten förnyas. Sandbarlasten tas upp ur akterrummet. Trägarnieringen på tanktoppen avlägsnas och tanktopp och rännstenar rensas, tanktoppen smörjes och allt läggs på plats igen i akterrummet. Hela aktre lastrummet skrapas, borstas och spolas med fw samt målas. 12 lastribbor 12' långa förnyas. Alla trädäck kalfatras. En plåt i STB sida och en plåt i BB sida förnyas, närliggande plåtar och spant riktas. Alla naglar i plåtar och spant kontrolleras. Alla ballasttankar, för - och akterpikar tryckdrivas. Med reservation för skador som senare kan upptäckas.

Tis 11.4 kl 07 mönjat utombords och målat upp Röda Korsmärkena.
Kl 10 3 arbetare från land börjat prov. rep och svetsa hålet i STB sidan., lagt på plåtar på ut-och insidan som fästs med genomgående bultar. Arbetet klart 19.30

Ons 12.4 kl 06 flyglarm. - kl 07.30 törnat till. Målat utombords, spolat överallt med fw från BB maskintank, gjort rent i skansen.
Kl08 fortsatt med reparationerna. Länsat BB maskintank och länsat akterpikentill fw-tankem midskepps. Härvid uppdagades att vattnet i akterpiken var salthaltigt. En läcka upptäckts om BB c:a 4 över kölen. En liknande läcka finns troligen i förpikendär vattnet visar tendens att minska.

Tors 13.4 Kl 07 tilltörning. Målat med gråfärg utombords och målat de röda korsen klara i röttSpeljast stroppar till de små skärstockarna. Röjt upp i målarskåpet, uträttat div. andra arbeten. ~~2xmanxxxxxxxx~~
2 man iland efter proviant, tagit ombord proviant och is.- Kl 08 fortsatt med rep.av hål BB, rätat ut plåten, svetsat igen hålet och borrat hål för bultarna. Avslutat för dagen kl 19.

Fre 14.4. Kl 07 tilltörning. Mönjat på åstkilliga ställen, skrapat och oljat tanktaket. Fortsatt re. Påsatt plåtar ut-o ch invädnigt över hålet om BB med genomgående bultar, satt cementkista för hålet. Hålet STB tryckprovats och befunnits tätt Rep klar 20.30

Lör 15.4 Kl 07 tilltörning. Skalkat luckorna till förrummet. Två man i akterrummet stuvat lasten plant. Mönjat 3 spel, skrapat och oljat piken. Spolat överallt. Kl 13.30 livbåtsövning. Mönstring av lívbåtarna samt prövning av gasmasker. Länsat förpiken. Vid undersökning visat sig att flera knäplåtarmellan spant och däck i STBsida är böjda och en del naglar läck. I allt intagit 26 ton fw, därav 6 ton till däck.

Sön 16.4 Fylltank 3, börjat fylla tank 6.

Mån 17.4 Kl 07 tilltörning. Gjort sjöklart. Putsat mässing på bryggan.

EMBLA 6.4.44

Gjort stroppar till skärstockarna.Målat fotlister och vattenberedare i befälets Badrum & wc. Reparerat svenska flaggan. Inte avgått till Marseille som planerat på grund av storm.

Tis 18.4 kl 07 tilltörning.Kl 10 avgått från Port Vendres med lots ombord och assisterad av bogserbåt.

Ons 19.4 Kl 06 avgått från Sète.Klart väder, god sikt, vindNW3. Styrt enlig givna kursinstruktioner till kl 08.25 då Embla anfölls av 10-12 brittiska bombplan.Position för angreppet ungefär 4 sjömil syd Espignette fyr. Embla besköts och bombarderades ihållande ..(Se vidare 16.4)

Setterwall,Ud till Dir.E.Högberg,Sveabolaget 13.4.44

Broder! I anslutning till min skrivelseden 12 innevarande månad,beder jag få meddela, att vi denna dag mottagit ytterligar ett etelgram från beskickningen i Vichy röramde flyganfallet mot Embla. Det lyder som följer: "82 vice consul Port Vendres confirme par telegramme 11 avril citat Embla attaque Avril 6 xxxxx 11 millies nord Port Vendres 3 millies cotes Francaises par 5 avions stop visibilité excellents stop avions culant tellement bax qu'un deux heurta un mat chalutier Francais naviguant proximité capota et coula par suite cette collision stop aprespenetra sous ligne flottaison et ressortit par autre bord eant feu gale arriere stop incendie eteint par pompiere marine francaise stop commandant declare que avion agresseur etait probablement nationalité angaaise et precise que les cocardesetaient bleues laches rougesavec le bleu exterieur stop Convoyeur Croix Rougex affirme que cocardes bleu blanches rouges etaient nettement visibles stop Embla quittera Port Vendres pour Marseille xxxx aux fins reparation samedi ou dimanche prochain stop Courtier Eltvedt Marseille telegraphie 11 avril citat capitaine Embla declare pas avoir personnelemnt remarque nationalite avions mais certains membres equipage pretendent avoir observe avions anglais fin citat Berglund cahorse rendra probablement Port Vendres pour enquete maritime ".

Din tillgivne J.Setterwall

Brev till rederiet från Sofus Eltvedt,Marseille,14.4.

Dear sirs! As soon as we were advised of the accident and upon request from the master, captain O.Ericsson, we immediately proceeded to Port Vendres together with Bureau Veritas and our technical surveyor. Owing to the present siutation we had much difficulties to obtain permission to go to Pert Vendres,where we arrived by motorcar, as it was impossible to travel quickly by train. Anyhow we succeeded to reach Port Vendres on saturday eveningwhere the ship was lying inside the small harbour. After conference with the master,experts and representative of the IRKit was

EMBLA 6.4.44

decided to arrange for temporary repairs enabling the vessel to proceed to Marseille where permanent repairs will be carried out. Thixx The ship is now awaiting permission from the IRK at Geneva to proceed to Marseille where she will be examined in drydock. A certain part of cargo in hold nr 3 has partly sugfexxed suffered by fire and mostly by seawater. Damaged cargo will be discharged here. The ship is bound for Casablanca with cargo for german prisoners. Captain Ericsson has done a very good job in mamaging to bring the ship safely into port under such critical sibuation. We will not fail to keep you further informed and in the meantime ,dear sirs, we yours faithfully Sofus Eltvedt

---

Rapport d'expertise ,Lloyd Maritime,Marseille

Expert Mr C.Frager 8-9.4.44 i Port Vendres.

Hold No 3: A hole of about 20x18 cm in the wall between the 6th and 7th frame from the aft bulkhead of the shxp hold in way of the lapbutt between a plate of the C-strake and a plate of the B-strake. Plate of C-strake to renew,plate of B-strake to be faired in place andel.welded.Several shaken rievts to be renewed.

STB side : A hole in thewall of about 20x15 cm between the 16th and17th frames from the aft bulkhead of the hold in the way of the lap-butt of a plateof the sheerstrake and a plate of the first strake below sheerstrake. Sheerstrake plate is to be renewed,lower plate to be fairedk in place at6 it's edge on the lower part of the hole. In the way of the hole at the aft part of the hold a lot of cargo (principally flourbags) was damaged by fire. About 60 meters of battens more or less damaged and brxxxx broken, to renew. 11 hatches more or less damaged, to repair. 4 tarpaulins covering the sand ballast more or less torn, to repair. Sand shipped as ballast in no 3 hold to be discharged, to clean bilges and ballast floor. Paint in way of fire to be washed and renewed.

Engine: Both bilge pumps badly scratched by sand from bilges, to reapir. Ballast pumps scratched by sand, cylinders,pistons,vavles to be visited and smoothed. One cast iron exhaust valve broken, to renew. In the double bottom of engine nr 6 the fresh water was salted. To be visited in dry dock and repaired.

Deck: The xxxxxxxxxxxxx ventilator cowl on f'castle port side badly damaged by shell- to renew.5 portholes glasses broken at front and side of bridge roof. Wooden raft on aft deck fallen down and damaged,to repair. 50 meters of canvas hose lost, to be renewed.

Caulking of bridge deck and f'castle deck shaken by explosions and partly leaking. F'castle awning canvas bafly torn,having been used as mat trying to plug the hole in no 3 hold.

Forts

EMBLA 6.4.44

As no permanent repai was possible at Port Vendres, it was decided in accordance with the Bureau Veritas surveyor and the master that the vessel would proceed to Marseilles after temporary repais of the holes and after the bilges had beea cleaned of sand.

Marseille 11.4.44
G.Frager
Marine surveyor

Sveabolagets generalräkning till SKN 29.3.49

Efter provisorisk reparation i Port Vendres avgick Embla den 18.4.44 mot Mareilles men sänktes vid ett nytt flyganfall den 19.4. För kostnader förenade med anlöpandet av Port Vendres begärde rederiet totalt 11154:36 kr, varav för reparationerna 6036:15 = 71111:40 francs. Övriga omkostnader var hyror, kost etc för 14 dagars liggetid.

Assurans

SKN utbetalade 2.4.49 i ersättning till rederiet 9880:42.
SKN fick 30.11.49 en proveny från War Risks Office i London på 27000:- kronor i enlighet med uppgörelse a v den 14.10.49

Se Embla 19.4.44 Totalförlust

y

EMILY 11.4.44

SJUNKIT MED SÖNDERSPRÄNGT AKTERSKEPP UNDER U.S.8th A.F.-RAID MOT STETTIN

Rapport

Tis 11.4.44 sänkt vid kaj i Reiherwerderhafen i Stettin kl 13 under bombraid . Fartyget var i barlast, 2 besättningsmän skadade då en bomb exploderade i akterrummet och sprängde sönder STB-sidan under vattenlinjen.

Journal

Lör 8.4 kl 14 anlänt till Stettin från Gävle med last av järnmalm som var utlossad kl 11 f.m tis 11.4. Fartyget skulle under e.m. ha börjat lasta kol.Amerikanska bombplan under f.m passerat över staden varvid flyglarm givits följt av faran över. Kl 12.45 gavs åter flyglarm och nu återkom planen och fällde bombmattor över Stettins hamn och innerstad. Kl 13 träffades fartyget av en bomb i akterskeppet varvid aktermasten föll över bord, maskin- & akterrum genast vattenfylldes,akterförtöjningarna sprängde och akterskeppet hastigt sjönk på c:a 9 meters djup. Hela besättningen var ombord utom befh som var på kajen. Vid exploisonen skadades stuert Simonsson i ena benet och kocken Jacobsson i huvudet,båda dock endast lindrigt. Från det likaså vattenfyllda eldrummet trängde vatten in i förrummet genom förliga eldrumsskottet trots att en bogserbåt kommit långsides och försökte pumpa eldrummet läns.Bogerbåten fått inrikta sig på att pumpa från förrummet.

Lör 15.4 kl 01.30 brast eldrumsskottet och förskeppet vattenfylldes och sjönk Emily ligger nu med endast bryggan, skorstenen och ankarspelet över ytan i ett läge snett ut frånkajen. Dykarundersökning som företagits visat att bomben slagit ett c:a 4 kvadratmeter stort hål i akterdäck och rivit upp STB-sidan på 11 meters längd och till minst 2,5-3 meters höjd.Skepps- och maskindagbok och fartygets övriga handlingar gick förlorade. 18 man av besättningen hemsänts via Sassnitz-Trelleborg den 12.4.Endast befh och chiefen stannat ännu några dagar i Stettin. Besättningen förlorat alla personliga ägodelar.

Stockholm 2.5.44
Sven Engström
Befh

(Se vidare sid 4-6)

Crew List

Befh Sven Engström, Rålambsvägen 54,2tr, Stockholm, 12.6.09 i Åhus
1e styrman Albin Fältström, Nyhamnsläge, 25.11.78 i Brunnby.
2e styrman Tor Nylander, Göteborg, 31.1.85 i Göteborg.
Chief Karl Johansson, Fredhällsgatan 13,Sthlm, 20.3.91 i Sthlm.
2e maskinist Axel Sundquist, Göteborg, 23.10.96 Piteå
Stuert Gustav Simonsson, Göteborg, 11.1.01 Långelanda
Kock Erik Jacobsson, Malmö, 19.4.06 Malmö
~~Mässoppassare [illegible] Malmö [illegible]~~

Forts

EMILY 11.4.44

Forts crew list

Mässuppassare Sven Elofsson, Stockholm, 21.2.19 i Viken
Matros Gustav Nymark, Fagervik, 6.11.00 i Skön
Matros Karl Karlsson, Göteborg, 19.1.18 Grillestad
Matros Alexander Hallman, Stockholm, 15.2.17 i Rekkaldi,Estland.
Lättmatros Oscar Nilsson, Malmö, 21,4.14 i Brännstad.
Jungman Arne Kindström, Ven, 6.10.20 Varvstyre
Jungman Ingmar Bergquist, Ovansjö, 10.11.24 Ovansjö
Donkeyman Gösta Olsson, Skillinge, 3.5.18 Botshög.
Eldare Per Dahlström, Landskrona, 1.10.10 i Annelöv
Eldare Henry Pettersson, Kiruna, 15.8.13 Jukasjaure.
Eldare Nils Kronvall, Hälsingborg, 5.7.96 i Lund
Lämpare Sven Åsberg, Göteborg, 9.9.18 i Nyed.
Maskinelev Håkan Johansson, Varberg, 11.5.19 Varberg.

Krigstrött sjöförklaring i Stockholm 8.5.44 kl 14.30

Sakkunniga Anders Edgren & Otto Dahlquist,tagit stora hederspriset i naivitet genom att ställa följande frågor.

1) Var svenska flaggan hissad och hade fartyget från luften synliga nationalitetsmärken?
2) Var voro neutralitetsmärkena placerade?

Befh Engström: Svenska flaggan var hissad akter men fartyget hade inga neutralitetsmärken målade på sidorna.Däremot var flottarna på däck målade i blå-gult. De 2 skadade ej behövt söka sjukhusvård.

1e styrman Fättström & chiefen Johansson vitsordat rapporten.
Däremedförklarades förrättningen avslutad.

KK memorial 3.7.44

Fartyget förstördes och sjönk under en Amerikansk flygraid mot Stettins hamnområde. Enligt SKN kommer vraket icke att iståndsättas.

Ex officio Bo Bergström

UD R-90c 3519 Telegram Stettin till Schwed.Gesandtschaft,Altdöbern,12.4.44

((Den utbombade svenska legationen i Berlin hade i april -44 postadress Altdöbern,Kreis Calau,Lausitz))

"Schwedischer Dampfer Emily aus Stockholm beim Fliegerangriff auf Stettin getroffen. Achterschiff gesunken syop Besatzung wohlbehalten =Schwed. Konsulat, ((Vidarebefordrat till Stockholm ,UD, 13.4))

Telegram till UD från Stettinkonsulatet 13.4.44

18 Besatzungsmitglieder des zerstoerten Dampfers Emily reisen heute nachmittag nach Sassnitz um Morgen Donnerstag mit der Faehre nach Trelleborg weiterzufahren stop Befehlshaber und Obermaschinist bleiben noch einige Tage hier.

EMILY 11.4.44

Telegram Stettinkonsulatet till UD 12.4.44

Dampfer Emily aus Stockholm beim Fliegerangriff auf Stettin getroffen und gesunken stop Besatzung wohl erhalten = Schwedisches Konsulat

---

SKNEIII 296 Telegram t. And.Smith,Sthlm ,fr.Stettinmäklaren

(Avsänt Stettin 11.4 kl 18.20) Emily Heute früh entlöscht sollte nachmittags mit Laden beginnen Jedoch mittags schwere Havarie erlitten Achterschiff unter Wasser Besatzung wohlauf Hiesiger Versicherungsvertreter Metzler unterrichtet Notwendigse wird veranlasst Drahtet Morgen weiter

And.Smith i brev till SKN,Sthlm 12.4.44

Hai em. varit i telefonförbindelse med firma Gustav Metzler i Stettin som meddelade att fartyget träffats av en sprängbomb akteröver och är nu aktermasten borta samt akterskeppet under vatten. Såväl i maskinrummet som i förrummet finnes vatten och är vattendjupet där fartyget ligger 26 fot. Vidare ha de ordnat att besättningen hemsändes då det torde dröja 2 till 3 veckor innan fartyget kan flyttas från sin nuvarande plats.

Telegram till And.Smith från Johs.Fritzen & Sohn,Stettin

(Avsänt 12.4) Emily Mannschaft abreist heute. Kapitaen und maschinist bleiben. 18 Besatzungsmitglieder eintraeffen Trelleborg donnerstag Abend. Veranlasst bitte weitere befoerderung.

Telefonrapport till Smith från Stettinmäklaren ,f.m 15.4

Att Emily undernatten sjunkit helt och hållet och nu står på botten i hamnen på rät köl utan slagsida.Främre delen av backen och bryggan midskepps sticker upp oavnför vattnet.Doflein och Bugsier skall undersöka bärgningsmöjligheterna nästa vecka. Chiefen på egen begäran fått lov att resa hem. Befh beordrats stanna kvar tills vidare.

Telegram till Smith från Fritzen, Stettin,fm. 19.4

Emily Kapitaen abreist ebenfalls Mittwoch nach Schweden

Brev till Smith från befh,daterat Stettin 19.4.44

Dykarundersökning har nu företagits å Emily.Enligt denna skulle bomben ha träffat mellan 3ans winsch och aktermasten och där slagit ett 4 kvadratmete stort hål i däck, och däfefter fortsatt ut i STB-sidan och där sprängt ett hål med dimensionerna 11 x 2,4 meter. Fartyget ligger helt sjunket. Vattnet går i jämnhöjd med ankarspelets underkant samt överkant av maskinskylightet.Av akterdäcket syns ingenting. Aktermasten är splittrad och borta.

Effekter

Effektlistorna av SKN återsänts till redaren And. Smith

De ombv förlorat för 21494:- av vilket SKN ersatt 12194:25

Forts

EMILY 11.4.44

Befh förlorat för 2001:50 1e styrman 1646:- 2e styrman 691:-
Chiefen 2283:- 2e maskinisten 1580:- Stuert 1928:-
Kocken 1088:- Mässuppassaren 1105:-
Av manskapet förlorade maskineleven för 998:- ,matroserna Karlsson och Hallman för 925:- resp 924:-, jungman Kindström 937:- ner till det lägsta beloppet av alla 611:- för donkeyman Olsson.

DOFLEIN OM VRAKET

SKN:s Hamburgombud,Max Doflein, förgäves sökt få dykarhjälp i tid. Alla bärgningar i tyska hamnar måste ombesörjas av den lokale Reichskommissaren som bestömmer vilka resurser som skall sättas in och vilka bärgningar som måste prioriteras. Den 21.4 skrev Doflein till SKN att bomben krever-at i rum 3 och att akterskeppet sjönk omedelbart.Förliga maskinskottet brast först en vecka senare och fartyget sjönk helt med förskeppet 13 meter ut från kajen och aktern intill kajen. 3,3 meter vattendjup över fördäck,2,6 meter över akterdäck.Dykare från Bugsier och från Marine Bergungs- & Seedienstkommandos funnit en 11 meter lång reva sprängd till 2,4 meters bredd i plåtstråk 5 & 6 STB .Även däcket skadat.Att lyfta vrak-et skulle ta minst 8 veckors arbete. "Wann die Hebung begonnen werden kann hängt von der entscheidung der Reichskommissar ab."

EN VECKAS ARBETE ATT RÄDDA EMILY FÖRGÄVES

Hamburg 9.5.44 översände Max Doflein till SKN följande rapport över det misslyckade försöket att rädda Emily fram till det maskinskottet brast den 154. Bärgningsförsöket kostat RM 8032:24.

Konrad Möller,Kapitän.
Beeidigter Sachverständiger
der Industrie- & Handelskammer,
Stettin.

Stettin den 27 April 1944
Reglitzstrasse 7
Fernruf 20660

BERICHT

D. Emily aus Stockholm ist am 11.4.44 zwischen 13 und 14 Uhr durch Kriegseinwirkung beschädigt worden und gesunken. Am 11.4 im laufe des nachmitt-tagserhielt der unterzeichnete von der Firma Gustav Metzler,Stettin,als den Agenten der Schwed. Versicherungsgesellschaft,den Auftrag,ihe interessen bei dem durch Fliegerbomben beschädigten und mit dem Hinterschiff gesunkenen Schwedischen Dampfer Emily wahrzunehmen.

BEFUND : Bei der besichtigung wurde folgendes festgestellt:
Das Schiff lag mit dem Hinterschiff unter wasser,das Hochdeck mittschiffs wurde im hinteren teil vom Wasser bespült,das Vorschiff lag mit leichter BB schlagseite hoch aus dem Wasser.Der Hintermast war in 2 meter höhe über

EMILY 11.4.44

Deck abgebrochen.Der Maschinenraum stand bis 2 meter unter dem Oberlicht voll Wasser, der Heizraum stand bis 3 dm unter der Decksgreting voll wasser In Raum 2 stand das Wasser am Maschinenschott c:a 2-3 meter hoch und bis zum vorkante der Luke 2. Drei Pumpendampfer, die vom Hafenkapitän beordert waren, hielten das Wasser in der engegebenen höhe. Das Schott Raum 2 war an BB seite im oberen teil undicht und das Wasser lief aus dem Heizraum im grossem strahl in derLaderaum. Durch einen Taucher,der ebenfalls durch den Hafenkapitän bestellt war, wurden die undichten stellen am Schott abgekeilt.Nach aussagen des Tauchersist das Schott im oberen Teil sehr schwach (Rost) ,es war durch einen Flicken bereits früher repariert worden. Das Wasser drang neben dem Flicken an vielen Stellen durch das Schott. Durch abkeilen wurde diese Leckstellen zum grössten Teil abgedichtet, und das Wasser wurde durch die Pumpendampfer gut gehalten. Die drei Pumpendamfer erhielten anweisung zu su pumpen dass das Schott im Raum 2 mindestens bis zur hälfte mit Wasser bedeckt blieb,um so einen gewissen gegendruck zu bekommen. Der Kapitän des Schiffes gab ich anweisung alle möglichst zu bergenden Gegenstände von bord zu nehmen, die Räume vorerst gut zu verschliessen,die Mannschaften an Land unterzubringen und sie dann bis auf den ersten Maschinsten sobald wie möglich nach Schweden zu Schicker Die Kapitäne der Pumpdampfer wurden angewiesen,mich bei jeglicher verändrung der Lage sofort Telefonisch zu verständigen.

12.4 In der lage des Schiffes hatte sich in der Nachtnichts verändert. Das Schott im Raum 2 hielt ziemlich dicht,so dass die Pumpdampfer nur vereinzelt zu pumpen brauchten. Gegen 10 Uhr kam der Hafenkapitän zur unfallsstelle.Auf seiner anweisung wurden 2 Pumpdampfer entlassen. Im laufe des Tages wurden verschiedene Sachen durch die Firma Fritzen & Sohn von bord genommen.Aus sicherheitsgründen wurde für die Nachtstunden ein weiterer Pumpdampfer beordert.

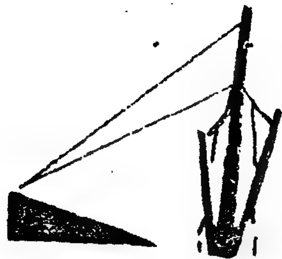
13.4 Die Lage war unverändert.Das Wasser wurde durch den einen Pumpdampfer gehalten.Von bord wurden weitere Sachen geborgen und für die Nachtstunden wurde wiederum ein zweiter Dampfer beordert.

14.4 Die Lage war unverändert.Der Pumpdampfer "Garm" , der seit dem 11.4 m dauernd an der unfallsstelle war und gepumpt hatte,musste, da seine Pumpe zu versagen drohte, abgelöst werden.Für 14 Uhr wurde von der Firma Fritzen & Sohn der Dampfer "Pollux" gestellt.Im laufe des vormittags erfuhr ich vom Hafenkapitän,dass an der unfallsstelle war,dass er einen Taucher und Zimmerleute zu ebsteifen und dichten des Schottes im Raum 2 bestellet hätte.Es waren jedoch weder der Taucher noch die Zimmerleute erschienen. Der Taucher war, wie ich später erfuhr, von den Werften festgehalten worden. Der Hafenkapitän teilte mir ebenfalls mit

EMILY 11.4.44

dass er nunmehr entschieden sei ,dass der Deutsche Staat für die Hebung dieses Ausländischen Dampfer nicht in anspruch genommen werden könne, son- ~~Xxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ dern dass die Hebung durch die Reederei bezw die Versicherer veranlasst werden müsste. Ich habe daraufhin die Firma Carl Köhn, Stettin,sofort mit der absteifung und abdichtung des Schottes in Luke 2 beauftragt. Mit diesen Arbeiten sollte am 15.4 begonnen werden. Um die hohen Pumpkosten der Dampfer zu vermeiden,bemühte ich mich bei den Werften um eine tranpsortable el. Pumpe,die mir von der Baltic Werft auch in aussicht gestellt wurde. Der Strom für diese Pumpe sollte vom Kai genommen werden.Um 14 Uhr wurde der Dampfer Garm durch den Dampfer Pollux ausgewecheselt. Der Wasserstand im Hafen stieg langsam an und gegen 14.30 Uhr erhielt ich durch den Kapitän des D. Pollux meldung dass das Wasser im Raum zunähme udn er es kaum auf dem alten stand halten könne. Der Dampfer "Bleichholm" wurde sofort zur Hilfeleistung angefordretlder auch alsbald erschien und mitpumpte. Im alufe des nachmittages war das Wasser im Hafen um c:a 20 dm gestiegen und der druck auf das Schott war grösser geworden,denn das Wasser kam an verschiedenen Stellen durch. Die Beiden Dampfer konnten das Wasser eben auf dem alten stand halten. Für die Nacht forderte ich bei der Firma Köhn noch einen weiteren Dampfer an. Um 21 Uhr war das Wasser im Vorschiff stark angestiegen und die beiden Dampfer konntennicht mehr das Wasser halten. Durch mehrere Anrufe bei der Firma Köhn erreichte ich dass der Dampfer um 22 Uhr an der unfallsstelle erschien und sofort zum pumpen ansetzte. Um auf alle fälle sicher zu gehen,verständigte ich den Hafenkapitän von der neuen sachlage. Wir verständigten uns dahin, den starken Städtischen Dampfer "Greif" mit zu hilfe zu nehmen. Greif,der im Freihafen auf Wache lag, wurde sofort zum Reiherwerderhafen beordert.Leider stellte sich bei seinem eintreffen jedoch heraus,dass die beiden an bord befindlichen Schläuche nicht ausreichten. Der Dampfer "Jageteuffel" wurde vom Bauhof aus mit zusatzschläuchen zun Unfallsstelle beordert. Das Wasser im Vorschiff stieg zusehends,das Schott konnte dem starken druck nicht standhalten und liess viel Wasser durch. Der Dampfer sackte mit dem Vorschiff immer tiefer und wenn D. Jageteuffel mit den zusatzschläuchen ankam, war deas Schiff bereits zu tieg abgesackt dass ein pumpen des vierten Dampfers nicht mehr möglich war. Um 1.30 Uhr des 15.4 ist der D. Emily mit dem Vorschiff gesunken und lag nun vollständig unter Wasser. Back, Aufbauten und Schornstein regaten heraus. Der Hafenkapitän war inzwischen auch an der unfallsstelle erschienen. Da an der sachlage nichts meht zu ändern war,wurden sämtliche Pumpdampfer entalssen, und am frühen Morgen wurden alle in frage kommenden Stellen von der neuem lage verständigt.

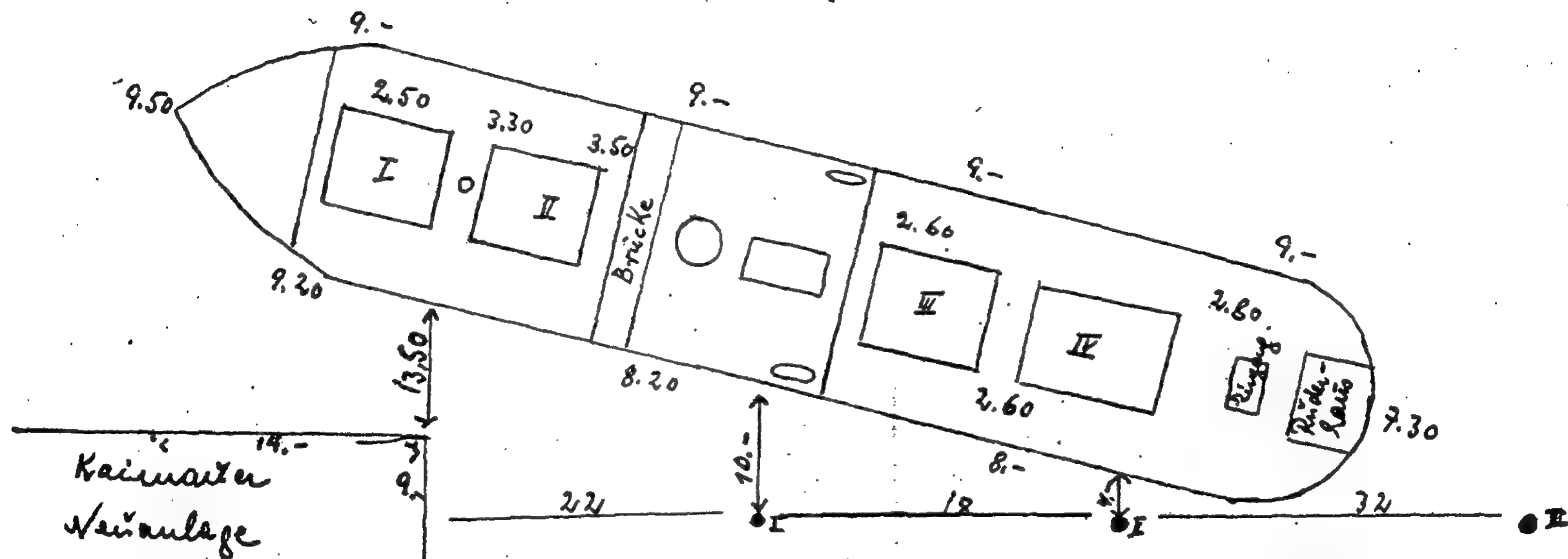
16.4 Die Wassertiefen um das Schiff wurden von mir angelotet, die höhe





Ansicht

Vorsteven 1.50 m aus dem Wasser
Unterkante Kommandobrücke 1.- aus dem Wasser
Bootsdeck ca. 0.60 aus dem Wasser
Ruderhaus ca. 0.30 " " "



Lageplan D. Emily im Reiherwerderhafen.

Angaben in Meter. Wassertiefen gelotet.

Pfahlgruppen		Pfähle
I	13	
II	7	4
III	13	4

Max Doflein
Korvettenkapitän a.D.
Schiffahrts- u. ... -Sachverständg.
Hamburg
[signature]

Beilage

EMILY 11.4.44

EMILY 11.4.44

des Wasserstandes auf Vor- & hinterdeck aufgepeilt und vom Schiff ein Lageplan angefertigt (Se kopia) Die vom der Marine bestelleten Herren besichtigten die unfallsstelle.

17.4 Ein von der vorgenannten Kommission gestellter Taucher untersuchte das Schiff und stellet fest dass an STB Luke 3 ein 11 meter lenges Leck vorhanden sei.

18.4 Kapitän zur See Grönert und Kapitän Maier,Hamburg, besichtigten die unfallsstelle. Die Bergung soll von der firma Bugsier in Hamburg ausgeführt werden.Wann diese Arbeiten beginnen können soll in Hamburg bespochen werden. An kosten für Taucher & Pumpendampfer sind bisher entstanden:

Rechnung Stettiner Bafengesellschaft	RM 155:74
Rechnung Maris	RM 3564:-
Rechnung Fritzen & Sohn	RM 4069:50
Rechnung Carl Coehn Schleppfahrtsreederei	RM 243:-
Summe	RM 8032:24

Konrad Möller
Kapitän

Vraket sålt till Bugsier

SKN meddelade 30.5.44 Doflein att vraket sålts för 10.000 kr till Bugsier i Hamburg och att KK fått besked att avföra Emily ut Fartygsregistret.

Invemtarier bärgats för rederiets räkning

14-18-4.44 lastades bärgat gods från Emily över till läktaren Nordpol för magasinering iland för rederiets räkning, c/o Johs. Fritzen & Sohn i Stettin. Alla tillgängliga inventarier och utrsustning hade avlägsnats från vraket alltifrån sidolanternor till potatissäckar och karbidlyktor. Bland det bärgade var befh radioapparat, en stol med plyschsits, ett bord 2 madrasser, 5 stekpannor, 7 kastruller, 27 flytvästar, sjökort, 2 fat karbid, presenningar, 2 livbojar, 2 lotslejdare, båda livbåtarna, en flotte, jollen, tågverk & trossar,4 st lakan ...Meningen var att allt skulle fraktas till Sverige med någon Svaebåt men i juli 44 beslöt SKN att sälja allt i Stettin. John.Fritzen & Sohn,Bollwerk 1,Stettin,köpte i nov 44 för 1000 RM allt bärgat gods,för vilket redan betalats RM 2208 i lagerhyra.

SS Oscar kolliderat med vraket

Den 19.6.44 kl 11.20 kolliderade under förhalning ss Oscar av Göteborg på 1394 brton (B.-14,die Rudolf Hellberg) med Emilys vrak och fick rodret krökt 25-30° BB och ett propellerbald avslaget. Oscar var med last av 2002 ton järnmalm från Oxelösund under bogsering från bojar in till kajen i Reiherwerderhafen.

=================

EMILY 11.4.44

VRAKET BORTRÖJT FÖRST 1948

Vicekonsul Arne Lellki i Sczczecin skrev 20.7.48 till konsulatet i Gdansk

Härmed får jag vördsamt meddela att det Danska Switzerbolaget tillhörande bärgningsfartyg,vilka för en tid sedan engagerats av de Polska myndigheterna för att undanskaffa krigsvrak i Sczezecins hamn,för närvarande äro sysselsatta med att bärga eller undanröja vraket efter ss Emily av Stcokholm som uppgives ha blivit sänkt vid ett flygangrepp mot dåvarande Reiherwerderhafen (nuvarande Kaszubska-området) något av de senare krigsåren. Börgningsarbetet ,som torde ha igångsatts för att undanröja ett besvärligt trafikhinder, har nu avancerat så långt att förskeppet befinner sig ovan vattnet. Emily lär ha varit ett c:a 60 år gammalt fartyg och torde därtill ha förorsakats sådana skador att värdet av vraket ej torde vara särskilt betydande. Jag har emellertid ej velat underlåta att inberätta ovanstående för en händelse från svensk sida något med bärgningen sammanhängadde intresse kan tänkas föreligga.

(Brevet inte föranlett något intresse på SKN)

Assurans

SKN 30.4.44 utbetalat 580.000:- för totalförlust
SKN 6.6.44 -"- 12194:25 för effekter
SKN 21.6.44 -"- 14301:45 till Gustav Metzler,Stettin i arvode mm
SKN 19.7.44 -"- 687:50 till Johns. Fritzen & Sohn,Stettin
SKN 22.8.44 -"- 848:45 till Doflein i arvode = RM 505:-
SKN ÷ proveny 2.11.44 från Johsn Fritzen & Sohn,Stettin för inventarier 1676:74
SKN ÷ proveny 28.5.44 från Bugsier 10.000 Kr för vraket.

127 B-17-bombare över Stettin

Egna noteringar

U.S.8th Airforce genomförde den 11.4.44 två större raider mot dels Stettin dels Sorau. 27 plan av typ B-17 Liberator fällde sina laster av 500 och 250 kg bomber samt brand-och splitterbomber över Stettin, medan 108 plan bombade Sorau. Samtidigt bombade 76 B-17-plan mål i Cottbus,Trechel och Dobberphel. Av dessa sammanlagt 341 plan gick 19 förlorade och 190 skadades. En B-17-bombare över Stettin träffades av splitterbomber fällda av ett eget plan ovanför och sprängdes i luften. Ytterligare 310 B-17-plan anföll den 11.4 Rostock samt Pölitz och Arnimswalde.33 av dem sköts ner och 153 skadades. Ett förband på 274 B-24 flygande fästningar bombade Bernburg och Oschersleben. 12 av dessa plan gick förloarde,63 skadades. 9 st B-17-plan nödlandade i Sverige på hemvägen.

Den 11.4 44 var det livligt i luftrummet över Sverige. 2 Liberatorplan

EMILY 11.4.44

spm flög in över västkusten sköts ner av luftvärnet varvid en amerikan dödades och en sårades. 7 andra Liberatorplan kraschlandade på skilda håll i sydsverige på grund av skottskador och bränslebrist och ett tyskt plan av typ Me 210 som gick till attack med kulsprutor mot ett 40mm LV-batteri i Sövdeby,Nära Ystad, sköts ner med 8 skott och exploderade vid nedslaget strax intill byns mejeri. De 2 tyska piloterna och en på vägen cyklande 25-årig värnpliktig Nils Einar Ebbe Holmberg,Malmö, dödades vid nedslaget. Holmberg kunde indentifieras endast genom att hans försvinnande sammankopplades med att rester av hans cykel återfanns i flygplansvraket sedan elden slocknat. Tyskarna jordfästes i Sövde den 19.4 och efter akten spelades "Du gamla Du fria"följd av"Deutschland über alles"och"Horst Wessel" Fram till den 11.4 44 hade totalt16 utländska plan skjutits ner över svenskt område och 71 plan nödlandat i Sverige varefter besättningarna internerats.

Emilys befh i skyddsrum,alla andra ombord

Emilys befh Sven Engström överraskades av flyglarmet iland och var den enda av besättningen som var i ett skyddsrum inte långt från kajen. 12 man ombord sökte skydd i styrmaskinsrummet, de övriga i sina hytter. Då bomben exploderade i akterrummet bedövades de flesta av tryckvågen och den våldsamma skakningen ,men till all lycka var luckorna öppna vilket gjorde att skadegörelsen på däck reducerades.Kocken fick ett hårt slag i huvudet. Chiefen som låg på durken i sin hytt fick all inredning över sig men undkom som alla andar med små blessyrer. Några man hoppade överbord sedan de kommit upp på däck,andra fick ut BB livbåt, en del sökte sig till förflotten. 2 minuter efter träffen låg akterskeppet på botten och förskeppet hängde i förtöjningarna. Så fann befh sitt fartyg då han kom ner till kajen. En tyskkustångare nära Emily kantrade och sjönk efter en fullträff som dödade 2 man och en kvinna ombord. Ss Svea av Stockholm ,också liggande i närheten av Emily, fick splitterskador medan ss Snöfrid av Trelleborg ett 100-tal meter akter om Emily undkom utan skador. Emilys manskap hade förlorat alla ägodelar i hytterna akter och midskepps stod de sönderslagna hytterna halvt under vatten och just ingenting kunde räddas där. Besättningen ,sånär som på befh och chiefen, kom till Trelleborg med färjan 13.4, kocken med huvudet i bandage, och de avmönstrades 14.4. Befh och chiefen stannade under den följande veckans bärgningsarbete som slutade med att Emily sjönk helt natten till den 15.4.

Kapten Engström gick iland 1950

Emilys befh Sven Engström,gick iland 1950 och blev sjömanshusombudsman i sin hemstad Kristianstad.Han fyllde 50 år den 12.7.59.

Historik

se 14.12 42 minskadad

Se även grundstötning 9.4.43

3) SVEA 11.4.44

SKAKAD AV TRYCKVÅGOR FRÅN BOMBKREVADER I STETTIN NÄRA EMILYS KAJPLATS .

Journal

Tors 6.4.44 avgick Oxelösund destinerad till Stettin med last av järnmalm.
Lör 8.4 Anlänt Stettin och förtöjt vid vågbrytaren i Reiherwerderhafen.
Tis 11.4 kl 02.10 förhalat till lossningskranarna och börjat lossa. Kl 11 avbröts lossningen av flyglarm. Sedan följde flyganfall och därefter uppröjning på kajen fram till kl 18. Emily av Stockholm sänkts av en bombträff. Vid nedslag av minst 5 grovkalibriga bomber i omedelbar närhet av Svea översållades fartyget av betongdelar, grus och splitter. Flottens presenning sönderslets på 3 ställen , wirar från den samtidigt träffade och sänkta ss Emily krökte räcket och en vantskruv på poopen. En av Sveas förtöjningswires sprängdes och tryckvågorna skadade 1e styrman Hyttdörre,dörrfodret till kaptenens wc och slet bort lister runt masonitskärmarna på Bryggans BB-sida.

E.Gustafsson
1e styrman

Stettin 11.4.44
Gunnar Olof Norlander
Befh

Besiktningsinstrument

Civ.ingeniör Victor Schreil infunnit sig ombord 19.4 under lossning vid Nybrokajen i Stockholm.
Reparationskostnaderna beräknats till 1200 kr.
Salongshuset: Teakdörrkarmarna BB till befh wc repareras.
Poophuset: Dörren till 1e styrmans kontor,nytt ramstycke av teak,nytt lås
Poopen: Barriären BB riktas på 5 meterslängd,inkl 3 stöttor,och en vantskruv förnyas till aktermastens BB vant.
Bryggan: Listerna vid BB bryggskärm förnyas delvis & masonitskärmen fastsättes.
Flotten: Täckpresenningen förnyas delvis c:a 4 kvms.
Förtöjningswire: 1 st wire, 2½'' x 220 meter förnyas.

Finnboda varv reparerat dörrkarmar & räkcverk för 280:-
Rederiet levererat 220 meter wire och lagat presennigen för 439?68

Ny dockning i juli 1944

Inga skador från bombanfallet kunnat upptäckas trots att enligt uppgift 6 tunga bomber exploderat i omedelbar närhet av fartyget. (Förklaringen kanvara att explosionerna inträffade på kajen, inte i vattnet.)

Assurans

SKN ersatt Schreil med 80:- den 21.4.44 & ersatt rederiet 7.9.45 med 626:35. (Rederiets sluträkning 27.8.45 = 719:68)

========

Eget

SVEA 11.4.44

Historik

Se 6.1.44 bombad i Stettin

Detaljer om raiden

Se Emily 11.4.44

ARABERT 12.4.44

SKAKAD AV NATTLIG MAGNETMINEEXPLOSION PÅ GOTENHAFENS REDD.

Journal

Ons 12.4.44 kl 00.30 till ankars på Gotenhafens redd skakades fartyget av en våldsam explosion från en c:a 200 meter om BB exploderande magnetmina. På grund av den kraftiga vibrationen kan tänkas att skador uppstått å fartygets botten.

Ombord 12.4.44
Rolf Torlamb
Befh

(Insänt till SKN av red AB Solstad,Sthlm 21.4.44)

Besiktningsinstrument

Ingeniör Sten Haeger besiktigat i docka vid Eriksbergs varv i Gtbg 20.4.
Bordläggningen: I B-stråket BB fyra större intryckningar i 2 plåtar som riktas på plats. 3 pant och 3 bottenstockar upprikats och omnitas. 48 ,ösa naglar i brodläggningen omnitas.53 läckande naglar& 8 meter växlar dikats och tätgöras.
Tank 2 tryckprovas.
Kostnad 1125:- kr
Samtidigt reparerades civilskador för 8905:-
Arabert kom till Eriksbergs varv den 20.4 och indockades kl 06,utdockades den 22.4 kl 86 och lämnade varvet samma dag.

Assurans

SKN 20.6.44 till Rederiet 1125:- för skaddr
SKN 26.9.44 tillSÅAF 50:— för besiktning

Historik

Se 5.8.44

GG 55 BEATRICE 14.4.44

LÄTTARE MINSKADAD VID EXPLOSION I TRÅLEN 60 DISTANSMINUTER WtN SKAGEN

Berättelse till SKN

När GG 55 Beatrice fre 14.4.44 omkring kl 17 befann sig c:a 60'WtN från Skagen ,exploderade eb mina c:a 50 famnar från båten.Av trycket då minan exploderade lyfte sig båten så att propellern kom ovan vattnet.Trålen klarade sig , men däremot spolierades trållämmen helt och hållet ochmåste ersättas, Dessutom sprang båten läck och en oljetank i motorrummet sprang likaså läck. Tanken kan i nuvarande tillstånd inte begagnas.

Intygas på heder och samvete

Stig Adolfsson Helmer Olsson.
J.Adolfsson Befh

Antagligen på förbjudet vatten.

I Blyerts på SKN:s pärm står :" Båten var antagligen på förbjudet vatten." Tillhör AB Bröderna Wallström,Göteborg. Assurerad för 95000:-

Brev till SKN från Sten Haeger,Gtbg 12.5.44

Ha ger omtalat att han afloat besiktigat Beatrice i Göteborg den 2.5. Beatrice visat sig vara något läck ,dock ej i större omfattning än att den t.v kan fortsätta fisket,åtminstone till någon gång i sommar,då det är skepparens önskan att torrsätta båten för att slippa avbryta fisket. "Så snart fartyget torrsatts skall jag återkomma."

Besiktningsinstrument

Beatrice sliptogs 25.5.44 vid Marstrands Mek.Verkstad men Sten Haeger var då förhindrad att inställa sig. Det visade sig att hela bottnen måste överkännas för att upptäcka ev. dolt läckage och då endast en man fannns tillgänglig för detta arbete fick Beatrice ligga på slip i 17 dagar för drivning. Arbetet kostat 893:17. Läckage även i däcket. Oljetanken,som var fylld, kunde inte repareras vid detta tillfälle eftersom i så fall andra tankar måste losstagas etc och detta arbete medhanns inte nu. Beatric sjösattes åter 14.6.44 men låg kvar för dev. reparationer för rederiets räkning till 30.6 Kostnad för drivningen 893:17
Jul.Albrechtssob i Gtbg lev. en ny trålläm för 150:-

Assurans

SKN till SÅAF för besiktning 100:- den 13.9.44

Av brev 18.2 1950 från SKN till AB Bröderna Wallström i Gtbg framgår att ingen räkning ännu vid den tiden inkommit till SKN på kostnaderna i haveriet. SKN skrev:" Då vi nu är sysselsatta med att avsluta vår rörelse få vi anhålla ommeddelande huruvida ni på grund av haveriet etc...
De ovan angivna kostnaderna äro icke i och för sig ersättningsgilla då båten icke drivits sedan deb byggdes 1938,men då skadan likväl uppkommit genom en minexplosion kunde Nämnden vara beredd att i någon utsträckning

GG 65 BEATRICE 14.4.44

deltaga i kostnaderna.Vi hade tänkt oss att ett skäligt ersättningsbelopp från SKN kunde utgöra kr 300:- "

SKN 27.2 50 utbetalat 300:- till rederiet.

Historik

Se Beatrice 12.6.42 minskadad.

Ons 19.4.44 undsatte Beatrice tillsammans med GG 316 Caparen den 60' W Skagen minskadade GG 93 Capella av Källö-Knippla och bogserade in henne till Knippla varv (Se Capella 19.4.44)

FRODE 17.4.44

NÄRA ATT HELT BLOCKERA KIELKANALEN EFTER KOLLISIONEN MED PETER VIETH

Rapport

Lör 15.4.44 avgick Emden destinerad till Trelleborg för order. Rumslast av 947 ton koks. På däck 297 ton koks till 2½ meters höjd på fördäck och 1,8 M:s höjd på akterdäck,stuvad i koksbingar. Djupg F 14'06" - A 16'04" 170mbv
Mån 17.4 kl 00.47 i Kielkanalen vid Oldenbüttel kolliderat med ss Peter Vieth av Hamburg. Sydlig bris,någon åskby, tidvis smått regn,god sikt. Befh på bryggan, utkik på backen. Peter Vietgiakttogs första gången c:a 10 minuter för e kollisionen rätt förut på kontrakurs med c:a 3 knop,förmodlige i barlast.Frode styred med C:a 2 knop efter ljus och föremål iland. Före kollisionen gav Frode farosignal och sedan backsignal,medan tysken gav backsignal. I kollisionsögomblicket stävade Frode ungefär i 30 grader. Peter Vieths kurs var till synes parallell med kanalbanken som på denna sträcka går i 240° ,rv kurser. Missvisning -6°. - Frode fick hela backen ramponerad, en 3-4 meter bred och c:a 2½ meter djup intryckning i STB bog från däcket ner till kölen, stäveskenan krökt, ankarspelet svårt skadat,stocken bräckt på STB ankare,manskapshytterna mer eller mindre förstörda och kollisionsskottet intryckt och läck.Skadorna i övrigt kan inte helt överblickas.

Journal

Lörs 15.4 kl 18.10 avgått Emden med lots ombord.Kl 20.30 erhållit BO ombord och ankrat 20.50 i väntan på konvoj.
Sön 16.4 kl 03.20 lättat och fortsatt under lotsens ledning.Lämnat lotsen 05.10 och slutit upp i konvojen under officerens ledning. Kl 17.30 erhölls lots vid Elbe II, fortsatt under dennes ledning. Kl 20.45 förtöjda i Brunsbüttelssluss.Inga kanalstyrare att tillgå förrän tidigast Om 5 timmar Fortsatt 21.30 med kanallots ombord.Svag vind, åska ,regnbyar, god sikt.
Mån 17.4 Klockan satts tillbaka till svensk tid. Kl 00.44 ,då ett mötande fartyg skulle passeras,var Frode på södra sidan av Kanalen (STB sida)och sakta fart gavs. Fartyget fick något STB-gir varför lotsen beordrade rorsman att komma lite BB. Fartyget fick då BB-gir och kunde inte stoppas upp, trots att rodret lädes hårt STB.Avståndet var då 200-300 meter mellan fartygen. Frode gav då farosignal - en lång och 4 korta i följd - samtidigt som full back slogs i maskin och backsignal gavs med 3 korta ljudstötar. Tiden var då 00.46. Ingenting mera kunde göras för att förhindra kollisionen med ,som det senare visade sig, ss Peter Vieth av Flensburg. - ½-1 minut senare rammades Frode i STB bog av den till synes med god fart kommande Peter Vieth vars förstäv trängde c:a 2 meter in i Frodes bog c:a 1 meter akter om ankarklyset varvid kollisionsskottet bändes in så att vattnet började forsa in i förrummet. Omedelbart efter kollisionen slogs full fart fram för att få Frode fast i kanalbanken på BB-sidan av kanalen.

FRODE 17-4.44

och hindra fartyget från att sjunka. Peter Vieth hade på Frodes backsignal avarat med backsignal. Pumparna sattes genast igång, och STB livbåt sjösattes varefter försök gjordes att täta läckan i bogen med madrasser, läckpresenning och sågspån men utan större farmgång enär läckan inte kunde lokaliseras. Vattnet i förrummet och i eld-och maskinrum steg oavlåtligt,Frode fick växande Bb slagsida och BB panna måste släckas. Wirar drogs iland från för och akterskeppen för att hålla fartyget kvar vid banken. Även BB båt sjösattes och besättningen beordrades packa sina tillhörigheter och överge fartyget som nu hotade att kantra.Klockan var då ungefär 05 och inte heller STB panna kunde då eldas längre. Pumpfartyget Piraly ,som eftersänts av Peter Vieth, anlände några minuter senare och kunde efter 25 minuters hektiska förberedelser sätta in sina länspumpar.Dock visade sig läckaget vara så stort att vattnet endast kunde hållas på samma nivå. Kl 08 beordrades bärgningsångaren "Enak" av Hamburg till platsen med dykare och tätningsattiralj. Enak anlände inte förrän kl 14 och satte genast igång tätnings-och länspumpningsarbetena. Dykarena måste gå upp vid mörkrets inbrott medan länsning pågick hela natten.. - Orsak till kollisionen var troligen att Frode kom för nära kanalbanken med akterskeppet vid BB-giren, fick sugning och miste styrförmågan. Det var 2e styrmans vakt på bryggan. Rotsman var lättmatros Agnar Lörqvist medan lättmatros Bengtsson var på väg till utkik efter att ha avlösts vid rodret en stund tidigare. Frodes avskärmade lanternor brunno klart.

Tis 18.4 Bogserbåtar halat in Frode till kanalens norra kant för att få fri passage för trafiken. Tätnings-och pumpningsarbetet fortsatt. Matros Knutsson omtalat att han vid kollisionen slagit sig i huvudet och sedan dess haft svår huvudvärk. Dock vägrade han att låtas sigundersökas av läkare

Ombord 21.4.44
Oscar Roth
Befh

Crew List

Befh Oscar Roth,Trelleborgsgatan 5B, Malmö,25.10.93 (En månad ombord)
1e styrman Conrad Eliasson, 25.3.02
2e styrman Sten Moberg, 25.7.17 (2 mån ombord_)
Chief John Andersson, 20.9.90 (21.3.44)
2e maskinist Ivar G.Hake, 22.10.17
Stuert Anders Ståhl, 11.10.09
Kock Nils Halldenius, 22.11.02
Matros Agnar Knutsson, Stiby nr 7,Hällevik, 1.11.06 i Mjällby
Matros Nils Persson, 27.11.00
Lättmatros Karl Lörquist, 12.3.15 (6 veckor ombord)
Lättmatros Karl Bengtsson, 2.2.21 -"-

forts

FRODE 17.4.44

Forts crew list

Jungman Rune Persoon, 25.3.20
Smörjare Åke Persson, 16.6.05 (2 mån ombord_)
Eldare Gunnar Johansson, 2.4.08
Eldare Sven Lindgren, 1.11.07
Eldare Erik Johansson, 15.1.04
Maskinelev Sune Karlsson, 26.3.14

Maskindagboken

Mån 17.4 HF 00.22 FF 00.24 SF 00.44 FB 00.46 FF 00.47 Stopp 00.55 FF 00.56 stopp 00.57. Under backmanövern 00.46 kändes en kraftig stöt som om fartyget törnat emot något. Försök gjordes att med egna pumpar hålla läns. Vattnet steg dock till c:a 1' upp på BB panna vars fyrar måste rakas ut sedan säkerhetsventilen öppnats. Efter c:a en timme stod vattnet så högt att även fyrarna i STB panna måste utrakas.Dock blåstes inte säkerhetsventilerna eftersom ångtrycket genom pumpningen fallit till 20 lbs. Kl 05 gjordes klart att lämna fartyget.Samtidigt anlände bärgningsbåt långsides och började länspumpningen.

Befh redogörelse för tiden före kollisionen

Vid ankomsten till Brunsbüttel fick jag av mäklarfirman Zerssen veta att det inte fanns några kanalstyrare att få. Något senare kom kanallotsen ombord.Jag frågade även honom,men fick samma svar att inga fanns och att det kom att dröja en 4-5 timmar,kanske längrw,eftersom det låg ett flertal större fartyg till ankars på redden som var tvungna att ha rörsmän enligt Kanalförordningen. Lotsen frågade då om mina män styrde bra. Jag bejakade detta. Han gav mig då det rådet att vi skulle försöka,och om inte det gick så så skulle vi göra fast vid första stationen och invänta rorsmän där. Jag har tidigare flera gånger passerat kanalen utan kanalstyrare med fartyg som varit betydligt större än Frode,varvid allt gått bra,så kaj ansåg att varför skulle jag behöva ligga och vänta på rorsmän nu? Det var även andra fartyg som fortsatte utan kanalstyrare,därbland ss Lilly av Hälsingborg. Lotsen var densamma som Frode hade på utgående från Rendsburg till Brunsbüttel ,alltså samma sträcka som det nu var fråga om.Han sade att fartyget styrde utmärkt då,så det var ingen risk att fortsätta. Varken lotsen eller jag ansåg det nödvändigt att göra fast vid den förut nämnda stationen och invänta rorsmän. Kurvor i kanalen och ett flertal fartyg passerades utan något som helst mankemang.Vädret var gott med någon åskby och tidvis smått regn, god sikt. Ingen inträffade förrän det i rapporten omnämnda fartyget Peter Vieth skulle passeras.Vi litade ju i det längsta på att fartyget skullelyda roder och komma klar det mötande fartyget. Någon högre fart kunde ej ges emedan fara förelåg

FRODE 17.4.44

för kollision. Något ankare kunde i denna situation ej användas med effekt. Enligt min uppfattning så bär ingen skuld till det inträffade utan får det anses som en ren olyckshändelse.

Ombord å ss Frode 22.4.44
Oscar Roth

Sjöförklaring i Göteborg tors 25.5.44 kl 14

Sakkunniga hamnkapten Sven Lundmark & kapten Per Wästgerd,Inga frågor.
Advokat Mårten Henriques för SKN.

Befh Roth: Frode brukade styra bra även vid 2 knops fart.
2e styrman Moberg: Tagit över bryggvakten c:a 1 timme före olyckan.
Chiefen Andersson: Vakt i maskin.
Lättmatros Lörquist: Kommit till rors några minuter före kollisionen. Frode gick på kanalens STB-sida.Då Frode tycktes ha kommit alltför nära kanalbanken hade han på order från lotsen lagt rodret något BB. Strax färefter,då Frode legat under BB-gir, hade losen givit order om hårt STB roder vilket gemast utfördes. Frode hade då fortsatt BB-giren och en kollision varit oundviklig. Troligen tappade Frode styrförmågan därför att hon kommit för nära kanalbanken.Tidigare varit lätt att styra,
Lättmatros Bengtsson: Strax före kollisionen befunnit sig midskepps.
Smörjare Persson: Sedan kl 20 vakt i maskin.

KK memorial 20.7.44

Det svenska fartyget bar ensamt skuld till kollisionen, men under nuvarande abnorma förhållanden är kollisioner att räkna till då och då återkommande vanliga företeelser i Kielkanalen,varför inget grövre fel eller försummelse från vare sig lotsens eller vakthavande styrmannens sida begåtts.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 305

Brev till SKN från Mårten Henriques,Gtbg 22.5.44

Jag har såsom representant för Eder emottagit kallelse till inställelse vid sjöförklaring tors 25.5 kl 14 angående ss Frodes haveri. Efteratt ha läst handlingarna undrar jag emellertid om ni har något intresse av att inställer mig vid densamma. Vad som inträffat är en kollision i Kielkanalen vilken orsakats därav att fartyget plötsligt vägrat lyda roder,detta beroende på den ringa framfarten i förening med sugning från kanalbanken som fartyget var alldeles intill. Ett tyskt fartyg,mötande i kanalen, hade inte hunnit stoppa i tid utan ränt in i stäven på Frode och orsakat betydanc läckage. Jag är tcksam få höra ifån Eder i saken.

SKN svarat ,Sthlm 23.5.44

...Då det förefaller som om skadorna å Frode skulle vara tätt betydande och

FRODE 17.4.44

vi hava en tämligen livlig erfarenhet av att vederbörande gärna önska påföra krigsassuradörerna ansvaret så snart ett haveri inträffar inom område där militäre föreskrifter äro gällande, skulle vi gärna se att ni hade tillfälle företräda oss vid Sjöförklaringen.

M.Henriques till SKN, Gtbg 25.5.44

Med anledning av Edert brev av den 23 ds har jag idag inställt mig vid sjöförklaringen.Det framkom icke något utöver vad innehålles uti de till Rådhusrätten förut ingivna handlingarna. En lättmatros,som stöd till rors uppgav att Frode i regel är lättstyrd även i kanaler,men att fartyget denna gång vägrat lyda rodret och fortsatt åt BB även sedan rodret lagts hårt STB. Jag skall tillsända Eder protokollet så snart detsamma blir tillgångligt.

Ej krig.

SKN bedömt haveriet som civilhaveri. På förfrågan till red AB Eystrasalt i Västervik från SKN 20.3.47 svarades att " sedan lång tid tillbaka är detta haveri uppgjort med försäkrings AB Mälaren i Stockholm."

((Mälarens arkiv kastades 1962 då bolaget upphörde.))

Egna noteringar Historik

Lastångare på 1128 brton byggd 1882 vid H.McIntyre & Co i Paisley av järn (Ex Dagny, Nordstjernan, Constante, Bellmore) L 71,7 B 9,9 Tillhörig red AB Eystrasalt (Ernst Dunér) i Västervik. 1400 ton dw. 600 ihkr compoundångmaskin från Muir & Co i Glasgow. Formellt återköpt till Sverige i jan 1942 som Dagny från Red AB Dagny i Mariehamn av det nyinregistrerade Red AB Eystrasalt. Dagny hade i mars 1936 av Dunèrs rederi Ringhokmen i Västervik sålts till Mariehamn för under bildning varande red AB Dagny. Importlicens för fartyget beviljades i konselj den 6.2.42.Samtidigt återinfördes 6 andra svenskägda ångare som gått under finsk flagg med Mariehamn som hemort. - Efter kollisionen 17.4.44 bogserades Frode den 18.4 med uppstöttat kollisionsskott under oavbrunten pumpning till Kiel för provisorisk reparation,sedan först lasten lossats. Frode fick sedan cerifikat för resan till Göteborg där hon togs i docka vid Lindholmens varv. Förskeppet svetsades bort jäms med kollisionsskottet och lyftes bort med pontonkran varefter ett nytt stävparti tillbyggdes. Reparationen blev klar lagom till sjöfartsstoppet på Tyskland sept 44 och Frode låg upplagd till maj 45.

- I maj 1946 såldes hon för 500.000 kr till Red AB Ranja (Pehr Erik Santesson) i Ystad och fick namnet Ketty. Den flushdäckade ångaren med skans i backen var då 64 år gammal. Utan namnändring såldes Ketty i april 1948 till Red AB Allan (Harry Persson) i Landskrona för 425000 kr i samband med att Santessons 3 rederier försatts i konkurs. Den 23.10.49 var Ketty

FRODE 17.4.44

nära tt totalförlisa utanför Ijmuiden på resa Landskrona-Liverpool med rum- & däckslast av 500 stds sågat virke efter att i 22 sek.meters NW kuling ha börjat få slagsida under resan sydvart från Elbe 1 fyrskepp. Med 25°



6 nov. 1949. Ketty bogseras från Ijmuiden till Amsterdam av 2 Holländska bogserbåtar sedan lasten lossats och läckorna tätats.

=====================

STB slagsida och pumparna igång, läck i akterrummet, sände ångaren upp nödraketer i höjd med Wijk-an-Zee.Då en livräddningskryssare kom ut drev Ketty med 30 slagsida,släckta fyrar och stoppad maskin och stora ovanbordsskador. De 18 ombv räddades iförda livbälten. Bogserbåtar kunde släpa in fartyget till Ijmuidens redd,med akterskeppet flytande endast tack vare trälasten. Hela akterskeppet var vattenfyllt och hääva maskinrummet..Det tog flera dygn att lyfta Ketty för länspumpning och lossning medan dykare täatde nagelläckor provisoriskt. Den 6.11 49 bogserades hon till varv i Amsterdam för reparation.

Tidigare historia

ss Constante inköptes 1896 från England av red AB Baltic (konsul C.G.Wickberg) i Sundsvall och gick till 1903 som Nordstjernan,för att sedan säljas till D/S A/S Dania i Esbjerg som gav henne namnet Dagny. I juli 1922 köpte Red AB Olani i Åhus Dagny från Christiansholms Fabrikker i Köpenhamn

FRODE 17.4.44

Ketty förlist 2.2.50 på Jyllands västkust

Med last av 1402 ton porslinslera i bulk och säckar avgick Ketty tors 25.1.50 på sin sista resa från Fowey mot Göteborg. Djupg F. 14'5" - A 16'1" . Hon hade dåligt väder redan från början.Söndag 29.1 och mån 30.1 OSO 5-8 Beaufort med grov sjö, sättning och överspolning. Tis 31.1 Ost 8-9 Beaufort.Kursen hölls fram till 31.1 rv N 33°. Onsdag 1.2 låg fartyget bi och höll sedan undan vind och sjö i SO 9 Beaufort med snötjocka. Tors 2.2 tog befh kl 04 vakten från 1e styrman Knut Victor Johansson, Hälsingborg. Befh var Karl Gunnar Strandin,Landskrona. Vädret var oförändrat hårt, SO 8-8 Beaufort med snöblandat regn. Befh gav order om kurs rv N 46° och efter att ha hållit ½ fart slogs kl 05.30 full fart i maskin. Sista ortsbestämning som gjorts hade varit mån 30.1 kl 01.40 vid Boj ST2. Därefter hade radiopejlapparaten gått sönder och vädret omöjliggjorde lodning. Kl 06 ändardes kursen till N 27° O. Vinden hade då dragit över på SSO och ökade åter i styrka. Kl 06.40 observerades från bryggan ett svagt vitt ljus om BB, ett fast ljus, ocg 5 minuter senare fick fartyget med 6 knops fart bottenkänning. Stopp lsogs genast i maskin. Revlar och bränningar syntes föröver i mörkret och även om BB. Vid varje sättning högg fartyget i botten med våldsamma stötar. Kl 07.05 beordrade befh hårt STB roder och slog full fart fram i maskin. Efter flera ytterst våldsamma bottenkänningar slogs stopp i maskin 07.15 och ångaren drev redlös in mot kusten medan besättningen iförda livbälten sände upp nödraketer efter att ha samlats midskepps, Grundbrotten vräkte över fartyget som krängde våldsamt.Först kl 08 upptäcktes haveristen från land.Ketty låg på revlarna 1½ km söder om Thorsminde på Jyllands västkust. Kl 09.30 kom livräddningsbåten från Thorsminde ut och kunde börja bärga de 18 nödställda. Enda möjligheten att undsätta dem var genom att med full maskinstyrka stryka tätt förbi Kettys akterskepp och varje gång hoppade ett par man och fångades in av starka fiskarnävar. Kl 11 hade alla 18 räddats, svårt medtagna av strapatserna och infördes till Thyborön. Strandfogde, polis och ortsbefolkning hade samlats i snögloppet på stranddynerna och bevittnade bärgningsarbetet. Ketty låg 250 meter från land och c:a 300 meter norr om Minnesmärket över krigsförlista Danska sjömän. Fartyget låg vinkelrätt mot stranden helt vattenfyllt och med svår slagsida och rörde sig inte mycket i bränningarna. På e.m hade akterskeppet sjunkit betydligt i sanden och stranden var fylld av vrakspillror. Det hårda vädret fortsatte dygn efter dygn.Ännu fre 10.2 var sjön mycket grov och skrovet bröts alltmer sönder,liggande på den innersta revel 30 meter närmare stranden än då hon gick på. Vraket låg den 13.2 nästen helt under vatten. Sjöåklagaren åtalade senare befh Strindin för vårdslös och försumlig navigering. Hösten 1962 röjdes vraket bort med trotyl laddningar liksom en rad andra vrak som hindarde fisket.

SATURNUS 18.4.44

UTGÅENDE LEJDFARTYG BESKJUTET AV TRE TYSKA PLAN PÅ LÅG HÖJD I GOD SIKT

Journalutdrag

Lör 15.4.44 06.15 avgått från Göteborg under lots ledning, assisterad av 3 bogserbåtar destinerad till New Orleans och Tampico i barlast.Djupg F 18′.- A. 21′. Kl 14.20 ankrat å Strömstads redd och haft livbåtsmanöver med alla livbåtarna samtidigt.

Sön 16.4 kl 04.20 fortsatt resan under Norsk kulstlots ledning.

Mån 17.4 Vind W 8, svår ,krabb motsjö med sättning och slingring. Kl 09.20 BB paravan utsatt .Vid utsättandet skar paravanen under fartyget och kom upp om STB varefter den åter inhalades.BB paravandävert krökts. Vid utsättandetav STB paravan 09.35brast inhalningstrossen och paravanen skar under fartyget.Då trossen brast kastades järnkastblocket i sjön. Kl 09.40 BB paravan inhalad. Därefter överhalat STB stävkätting och bogsertross med paravanen intagen.

Tis 18.4 kl 13 besättningen instruerats i användandet av livbåtssändaren, riggning av antean och sändning. Kl 15.25 på lat.N 62° - 0.02° 16″ anfallna och beskjutna med automatkanoner och maskingevär av 3 tyska plan på låg höjd i klar sikt. Inflygningsvinkel 10° förifrån om BB varvid fartyget erhöll följande skador: Salongshuset genomskjutet på flera ställen, salongsinredningen skadad liksom redarhytten, salongsgången,kaptens sovhytt,badrum och pentry, styrhytten genomskjuten, 2e styrmans hytt och kontoret genomskjutna,flaggskåpet i styrhytten genomskjutet liksom uppgången till navigationshytten,uppgången till kaptens pentry och ett klädskåp i navigationshytten, ett ventilglas i 1e styrmans hytt genomskjutet, korkmatta och durk i styrmansgången skadade, sTB skärm på båtdäck tillbucklad, STB aktre livbåt genomskjuten, samt skott i aktermast, pålmast, skorsten och i luftrör på bryggdäck och på poopen. Inredningsföremål och invantarier förstörst eller skadats. Ingen av de ombordvarande träffats.

Ons 19.4Efter ankring på Thorshavsn redd för kontroll fortsatt resan.

K.Rüning G.Gullfeldt M/T Saturnus 19.4.44
1e styrman 2e styrman M L.Berg
Befh

(Journalutdraget insänt till SKN av red AB Saturnus i Stockholm.13.6.44 Ingen sjöförklaring avgiven. UD sökt tysta ner intermezzot för att inte skapa irritation i Berlin som skulle kunna äventyra den fortsatta Göteborgstrafiken.)

UDHP 80c 3519

Signalmeddelande till CM från Saturnus,mottaget 18.4 klockan 18.37: " Anfallna och beskjutna av flygplan kl 15.25 GMT på position N 62.00 - 0. 02.16. Ingen skadad. = Berg

SATURNUS 18.4.44

Signalmeddelande till CM från Saturnus 18.4 kl 23.41

Anfallet utfördes av 3 tyska plan från låg höjd.stip inflygning 10 grader förifrån om BB stop Klart väder solsken och god sikt stop fartyget besköts med automatkanoner och kulsprutor = Berg

---

Tillägg till ovanstående UD H 1391-1392

Det första signalmeddelandet till CM från Saturnus intelefonerades till UD kl 19.15 den 18.4 av jourhavande på Marinstaben som mottagit det via Göteborg Radio kl 18.37,sedan meddelandet avsänts från Saturnus kl 15.40 den 18.4. Signalmeddelande nr 2 från Saturnus var svar på följande telegram från CM till Saturnus: " Har ni någon uppfattning om anfallade planens nationalitet? Var sikten god? = CM"

Berlin, Marinattachén
Avg. 103/IR 9a

P.M. ang.beskjutningen av Saturnus

Med anledning av byråchef Ståhles telefinmeddelande till legationsrådet Nylander den 19 ds angående Saturnus beskjutning av tyska plan,har jag idag i OKM påtalat händelsen och begärt att snabbt erhålla förklaring till det skedda.Tjänsteförrättande chefen för Attacheabteilung,Kapitänleutnant Ross, lovade att skyndsammast låte verkställa undersökning samt därefter återkomma i ärendet.

Berlin 21.4.44
Moje Östberg
Kommendörkapten

Byråchef Nils Ståhle,UD, i brev 22.4 t. legationsrådet E.von Post i Berlin.

....Omständigheterna synas icke heller vara sådana att ursäktligt "misstag" kan åberopas. En protest synes därför vara på sin plats,men vad som är viktigare är att få förklaring till anledningen till detta övergrepp. (Så vitt jag kan erinra mig är det det första i sitt slag sedan angreppet på Stegeholm i mars 1942) samt att få en försäkran om att betryggande åtgärder komma att vidtagas till förebyggande av en upprepning. Ståhle.

Telegram UD till Beskickningen i Berlin den 22.4 kl 19.20

180 Grolman har idag anmält att 2 tyska jaktplan kl 17.20 den 18.4 siktat lastfartyg 145 sjömil WNW Sognefjord.Då fartyget icke besvarade begärd igenkänningssignal besköts det med kulsprutor. Flygarna fick sedermera uppfattningen fartyget svenskt varför beskjutningen upphörde.Fartyget fortsatte västerut.Grolman hade uppdrag muntligen framföra beklagande därest skulle visa sig fartyget svenskt = Cabinet.

Brev byråchef Ståhle,UD, 26.4 till von Post, Berlin

Broder! Som du ser av vårt telegram nr 180 rörande beskjutningen av ett

SATURNUS 18.4.44

svenskt fartyg utanför Norska kusten,får man väl uppfatta Tyska legationens ursäkt såsom avseende just Saturnus.Vid fartygets återkomst få vi väl se hur det förhåller sig med det tyska påståendet att avkrävd iegnkännings-signal icke skulle hava besvarats. Tills dess kan man väl åtnöja sig med en förhoppning att de tyska flygarna i Norge hava klara instruktioner om våra lejdfartyg.Det kan inte hjälpas att den här framförda ursäkten lite grand smakar av konstruktion i efterhand,även om vi ej misstänka ont uppsåt.

N.K.Ståhle

((Svensk press och radio tigit om beskjutningen.))

Saturnus återkommit till Göteborg 12.6.44 kl 16

från Tampico med last av 8100 ton brännoljor & 3000 ton smörjoljor till försvaret samt 4100 ton glygbensin och 3000 ton smörjoljor till ABA. Ombord fanns även 7 lådor Seagrams V.O.Canadian Rye Whisky till Eric Virgin på UD -vikt 158 kg. Samtidigt inkom ms Skogaland med kopra,jute kryddor o.a från Portugisiska Ostafrika.

UD och Pressen

Den 12.6.44 kl 20.30 blev UD:s Pressbyrå uppringd av redaktör Drott på Göteborgsposten som frågade om de 3 morgintidningarna i Göteborg fick lov att publicera beskjutningen av Saturnus som återkommit med avsevärda skador ombord. Byråchef Ståhle väckts och tillfrågats,men ansett att det var föga önskvärt att någon som helst publicitet i saken skulle förekomma innan kontrollofficerenas rapport ingått till UD. UD ringr runt till alla tidningarna i Göteborg och Stockholm, inkl, TT, kl 01 den 13.6 med vädjan att inte publicera något om saken.Det stod dock klart att Göteborgs Morgon-post redan startat pressarna och skulle publicera beskjutningen på första sidan.UD då ringt runt igen och frigjort de andra tidningarna från deras löfte att förtiga saken.Denna rundringning avslutades kl 03.30 d.13.6

P.M. Sthlm 13.6.44

Kommunikè från UD till TT den 13.6.44

Vid TT:s förfrågan i UD:s Pressbyråangående beskjutningen av Saturnus upp-lystes att UD omedelbart efter händelsen erhöll rapport om densamma från fartyget.Innan svenska beskickningen i Berlin ännu hunnit taga upp saken med Tyska vederbörande,framfördes emellertid från Tysk sida ett beklagande av beskjutningen,som berodde på ett misstag och som upphörde så snart som misstaget upptäckts.Svenska Beskickningen i Berlin har med anledning av det inträffade understrukit nödvändigheten av att åtgärder vidtagas för att förebygga dylika misstag.

Dir Em.Högberg,Sveabolaget, i brev 14.6.44 till Ståhle,UD

Broder! Under hänvisning till gårdagens telefonsamtal vill jag härigenom

SATURNUS 18.4.44

än en gång beklaga att m/t Saturnuss befälhavare,kapten Magnus Berg, till de representanter för pressen som infunnit sig ombord efter fartygets ankomst till Göteborg den 12 juni, yttrat sig om beskjutningen av fartyget på utresan i april. Dessa tidningsartiklar äro så mycket mera beklagliga,då tyska vederbörande på ett tidigt stadium beklagat beskjutningen,som ägde rum på grund av misstag från flygarnas sida. De skador som fartyget tillfogats ,synas vara av större omfattning än från början kunnat antagas, och permanent reparation av samtliga skador torde icke medhinnas före fartygets beräknade avgång i slutet av juni. Pressens representanter,som erhållit vederbörligt tillstånd att gå ombord efter ankomsten,hava givetvis själva först och främst6 uppmärksammat de mycket iögonenfallande skadorna och dessutom fått veta en hel del genom samtal med befäl och besättning.....

U.D.Memorandum 22.6.44 (Utdrag)

...är det önskvärt att diskretion iakttages rörande vissa förhållanden efter händelser som står i samband med lejdtrafiken. ....En i ögonen fallande och till sin uppläggning tendentiös publicitet rörande dylika incidenter är, även om den icke kan sägas äventyra lejdtrafiken som sådan, likväl ägnad att försvåra handhavandet av lejdtrafikens invecklade och känsliga mekanism.För att trafiken skall fortgå friktionsfritt och tillföra landet så stora fördelar som möjligt,måste förhandlingarnständigt föras mellan de svenska myndigheterna och vederbröarned främmande myndigheter.Det är självfallet av vikt att bästa förhandlingsstämning råder. Det torde icke kunna undvikasatt betänksam - eller illvillig - publicitet om dylika misstag försämra förutsättningarna för utverkande av sådana särskilda tillmötegåenden som ofta erfordras för att trafiken skall löpa smidigt och med minsta möjliga risk.

((Ovanstående memorandum närslöts ett förtroligt brev 22.6.44 från Oscar Thorsing,Chef för UD:s Pressbyrå, till Göteborgs Morgonposts chefredaktör S.Neander-Nilsson.))

Herr Chefredaktör. Stockholm 22.6.1944

Förtroligt

Med anledning av publiciteten om beskjutningen av lejdfartyget Saturnus har jag äran framhålla följande:

UD har med tillfredställelse iakttagit den svenska pressens strävan att giva allmänheten kännedom om lejdtrafiken och dess betydelse för folkhushållningen. Denna strävan har Departementets Pressbyrå sökt stödja bl.a genpm att tillhandahålla korrekta upplysningar rörande trafiken. I

SATURNUS 18.4.44

anslutning härtill har Pressbyrån självfallet sökt förebygga sådan publicitet som kunnat försvåra för vederbörande myndigheter att på bästa och smidigaste sätt handhava de med lejdtrafiken förenade angelägenheterna. Vilka svårigheter härutinnan,som kunna uppstå till följd av obetänksamma offentliggöranden,torde framgå av närslutna promemoria.

När Saturnus inkom till Göteborg förelåg i UD endast en kortfattade underrättelse om beskjutningen,varom Pressbyrån skaffade sig kännedom omedelbart efter det att tidningarna fäst dess uppmärksamhet på saken. Det föreföll därför Pressbyårn icke vara en orimlig begäran när de för lejdtrafiken närmast ansvariga önskade uppskov med offentliggöranden om incidenten tills Departementet erhållit närmare upplysningar om dess art och omfattning. Detta önskemål föreföll angeläget, eftersom ett offentliggörande utan stöd av officiella underrättelser kunde befaras medföra oöverlagda tidningsuttalanden. Den uppläggning som skaen omedelbart fick i pressen synes alltigenom bekräfta att dessa farhågor voro grundade. Jag måste därför beklaga att Eder tidning icke ansåg sig kunna biträde den överenskommelse om uppskov med publiciteten vartill övriga berörda tidningar voro beredda att medverka,under förutsättning av undantagslös anslutning. Jag vill i detta sammanhang fäste Eder uppmärksamhet på att under Pressbyråns medverkan vissa särskilda förmåner beretts pressen i samband med lejdfartygs ankomst till svensk hamn,förmåner vilka torde sakna motsvarighet med avseende på andra fartyg.Det förefaller mig vara ett gemensamt intresse att icke bibehållandet av desaa förmåner äventyras genom britande samarbete mellan Pressbyrån och tidningarna.

Oscar Thorsing.

UD H 60K 1554-55

KONTROLLOFFICERENS RAPPORT

Saturnus kontrollofficer,kaptenen i Flottans reserv Job Tillroth,Landsvägsgatan 15,Göteborg, rapport:

Saturnus avgick Göteborglör 15.4.44.kl 06.15 ävensom Mindoro & Sunnanland.
Legat i Kristiansand 16-17.4. Snabb tysk kontroll. Allt mörklagt.
Avgått på morgonen mån 17.4.Mindoro gått först, sedan Sunnanland och sist Saturnus.

Tis 18.4 På N 62 00′- 0.02 16′ blev fartyget beskjutet av 3 plan som flög över fartyget med kurs c:a 1 streck förifrån om BB.Endast ett,möjlgen två av planen utförde beskjutningen. Dessa 2 plan, som voro de sista överflygande, var märkta med tyska igenkänningstecken enligt uppgift av de besättningsmän som obsererade planen. Det först överflygande planets nationalitet observerades däremot icke av någon. Möjlighet finnes tt detta varit ett motståndarplan som jagats av de båda andra. Mitt antagande grundar sig på att ingen bombfällning följde på skottlossningen.Ett par

SATURNUS 18.4.44

timmar tidigare hade ett 20-tal engelska plan observerats från fartyget. Skotten orsakade stora skador i salong och hytter midskepps,men ingen määnıska skadades. Vackert väder rådde med solsken och god sikt.

Ons 19.4 kl 16.40 anlänt till Thorshavn och passerat en snabb engelsk kontroll,fortsatt resan.

Prejats 2 gånger i Atlanten med morsesignaler från engelska och amerikanska fartyg men fått fortsätta omedelbart.

Anlänt Tampico den 10.5 kl 06.50.

(XXXXXXXXs: (I Blyerts: Beskjutningen utfördes från låg höjd ungefär i höjd med masttopparna,utan attpplanen kretsat runt fartyget. Tillroth uppgiver att fartyget anlänt till punkt D tre k timmar före angiven tid för ankomsten dit.)

Tampico den 10.5.44

Job Tillroth

Kapten i Kungl. Flottans Reserv.

Rapport från Sunnanlands kontrollofficer

Efter Lindesnes utsattes paravanerna,vilka intogs då punkt D passerades kl 12 svensk tid den 18.4. Dagen var klar med bästa tänkbara siktförhållanden. Norska kusten, varifrån på ett ställe höga rökmoln stego upp, syntes väl ännu en timme efter gir västvart i punkt D. Detta gör beskjutningen av den sist gående Saturnus,som var väl utom synhåll från oss, ännu mera oförklarlig , då något misstag angående nationalitet etc ej kan förklaras med dåliga väderleksförhållanden. Anlänt Färöarna vid middagstid 19.4,avgått kl 20 GMT. Anlänt Lissabon den 1.5

Saturnus hemresa maj-juni 1944 UDH 1349 60F

Avgick Tampico 11.5, anlänt New Orleans 14.5, avgått 17.5, anlänt Aruba den 22.5, avgått 24.5 efter lastning, anlänt Thorshavn för kontroll 8.6, till Kristiansand 11.6 och till Göteborg den 12.6.44. Följande svenska passagerare medföljt som passagerare: Kammarherre R. von Heidenstam, direktör H.Törnebohm, professor Bertil Ohlin och kapten G.Oswaldh. Lasten på hemresan: 8549 ton brännolja, 3995 ton bensin och 2474 ton smörjolja. Dessutom styckegods såsom flygplansdelar, röntgenfilm, film för försvaret, en blindflygträningsapparat, Progesteron, dentalvaror, guttaperka,gummifiltar och symaskinsdelar. Totalt 19 ton styckegods. (Bl.a 159 kg whisky till UD).

Besiktningsinstrument SKNEIII 303

Ing.Sten Haeger besiktigat Saturnus vid Oljenäset 13.6.44 och i docka vid Eriksbergs varv i Gtbg den 19.6 ff. Däckshusen särskilt skadade om BB

SATURNUS 18.4.44.

där flera plåtar i salongshuset och styrmanhuset måste förnyas.Stormast och skorsten genomskjutits, BB livbåt skadats (förliga) , skotthål i STB maskinrumsventilator och ventilator på bryggan. De väsentligaste skadorna uppstått på inredningen som blivit illa åtgången i salongen och i flera hytter. Omfattande arbeten måste utföras där.

Förlorade inventarier i kaptenens pentry

Nyanskaffade av rederiet för kr 571:16: 10 st grogglas med flagg, 8 st dricksglas med flagg, 5 st snapsglas med flagg, 7 st champagneglas med flagg 8 st flata & 6 st djupa tallrikar, 6 djupa & 6 flata desserttallrikar, 2 st sreverringsbrickor, 1 ställ för brickorna, 5 servietter, 3 par handskar.

Övriga förstörda inventarier

1 st Holländsk flagga, 4 st signalflaggor, 2 logglinor, 1 loggmotor, 2 brand pytsar av trä, 1 korklivbälte, 1 livräddningsväst, 1 yxa till STB aktra båt en båttalja till SYB aktra båt.

Salongshuset midskepps: Centerplåten svetsas på 4 ställen, 3 plåtar BB kapas och förnyas delvis, 5 stag riktas, 3 fönstervinklar riktas, ett fyrkant-förnster förnyas, 3 fyrkantsförnster losstagas, ompackas & återinsättas. 4 st vattensamlare repareras.

Styrmanshusets BB-sida: 1 plåt förnyas,5 stag riktas,nyy glas i en ventil 7 splitterhål i för- & akterskotten uppmejslas & svetsas.

Styrhuset,BB: Ny teakskärm,namnduken lagas, bryggfronten målas & namnet.

Navigationshuset,BB-sida: Ny fönsterkarm av teak, 3 teakfyllningar förnyas och ramarna repareras, ett handräcke rep., 2 fyllningar i akterskottet repareras, en teakspegel & ett ramstycke samt en teakstolpe med teak-täcklist förnyas, 6 stavar & 2 pytsar i teak förnyas på taket.

Kommandobryggan ,BB: En ventilator riktas och lagas med ny huv,trädäcket sprunsas & putsas, en solsegelås förnyas.

Stormasten: Ett hål svetsas, 2 bucklor riktas.

Skorstenen: 2 hål igensvetsas,skorstenen uppriktas, ny huv på förliga maskin rumsventilatorn om STB.

Aktre bompålen: 2 hål igensvetsas och pålen uppriktas.

Gångbron: Genomskjutna el.kablar repareras

BB livbåt,förliga: 3 bord ,relingslist, en talja och båt toftknä förnyas. Skyddskapellet förnyas.

Salongen: Almpanelen förnyas över,mellan och under de 3 fönsterpartierna i frontskottet. 6 takpanelskivor förnyas. Nya fönsterpilastrar av furu. Ny dörrkarm av alm med foder, 150 kvadratfot ny skottmasonite, ny tak-armatur, nytt runt valnötsbord med glasskiva, nya gångmattor, nya gar-dinlufter och rullgardiner, 2 nya valnötsskivor i matbordet,ny bordduk, 4 nya lampetter, reparation av soffa, 7 stolar och 2 fåtöljer.

Salongsgången: 50 kvadratfot ny skottmasonite med nya lister.

Forts

SATURNUS 18.4.44

Kaptens daghytt: Ny dörr till gången av mahogny & ek, nytt dörrfoder av mahogny,nya gardiner,kappor & draperier.

Kaptens sovhytt: 50 kvadratfot ny skottmasonite, nytt foder till badrumsdörren i alm,nytt dörrdraperi till badrummet,2 nya kojgardiner med ny stång,nya gardiner.

Redarhytten: 60 kvadratfot ny skottmasonite,skottet riktas och svetsas, linoleummattan lagas.

1e styrmans hytt: ny spegel.

2e styrmans hytt: 50 kvadratfot ny skottmasonite.

Kontoret: 50 kvadratfot ny skottmasonite, skrivmaskinsbordet repareras, en ny dörrkarm, ny bordskiva i mahogny, ny bokhylla,skåp och skrivbord repare4ras och putsas.

Trappgången: 20 kvadratfot ny panel vid trappan och akterskottet, dörr och dörrtröskel av plåt repareras.

Badrummets akterskott,Repareras.

Pentryt: 60 kvadratfot ny masonite på skottet, nytt kylskåp,skåpdörr rep.

BB gång: 10 kvadratfot ny skottpanel BB, 5 fot på förliga skottet, 2 dörrar repareras,4 klädskåp repareras, en balkklädesl förnyas.

Styrhytten: 7 nya fönsterkarmar av teak, reparation av skjutdörr,flaggskåp och dörren till gången.

Invändiga bryggtrappan: 70 kvadratfot ny skottmasonite, ett nytt trappsteg Ett sidostycke repareras med ny mahognylist.

Klädskåpet i gången till navigationshytten: 25 kvadratfot ny panel på akterkant, plåtskottet riktas & svetsas.

Reparationkostnad 23065:-

Saturnus ankom till Eriksbergs varv 19.6.44, låg i docka 19-21.6, reparationerna, inkl civilskador, var klar 15.7 men kvarlåg vid varvet för klassningsarbeten till 22.8.44.

Assurans & effekter

Kapten Berg och styrman Gullfeldt fått kläder förstörda för 1250:- nämligen en överrock, 3 ksotymer, 2 mössor, div skjortor & underkläder.
Kontrollofficer Tillroth fick en uniformskappa på rockhängaren i hallen utanför salongen söndertrasad av kulor o höger ryggstycke och höger ärm.
Rocken värd 190:- som SKN ersatt 30.6.44

SKN ersatt SÅAF med 400:- för besiktning 17.10.44

SKN 18.2.48 betalat rederiet 26.738:16

T.Fredh:"Lejdtrafiken."

Minnesbilder från Saturnus 1944

Wolmar Robertsson,Lysekil, hörde till de 300 arbetslösa sjömän som 1944

SATURNUS 18.4.44



Göteborg 13.6.44: Lejdbåten Saturnus blev på utresan från Sverige beskjuten av 3 tyska plan utanför Norge varvid mellandäckshytterna blev genomsållade av pansarbrytande automatkanoneld.Här visar salongsuppassare Arthur Eriksson sitt kylskåp som fläktes upp av kulorna.

---

stod på törn i Göteborg för att få mönstra på en lejdbåt.Han blve mönstrad i intendenturen på m/t Saturnus som låg i Ryahamnen i barlast. Första dygnet gick Saturnus upp till Strömstad och sedan till Kristiansand för tysk kontroll. De tyska officerarna var strikt uniformsklädda och kördes ut av marinbåtar. När Saturnus sedan började närma sig Färöarna såg man en hel armada tyska plan passera. 45 minuter senare återvände 3 av planen.De kom i riktnin mot Saturnus och flög strax ovan vattenytan.2 av dem öppnade eld med

SATURNUS 18.4.44

kulsprutor.Kulorna smattrade mot däcken. Ett av planen återvände för att se vad fartyget hette.Att det var ett svensk fartyg som Me 110:orna beskjutit kunde inte tyskarna ta miste på . 127 kulhål kunde besättningen räkna på olika ställen i båten när planen försvunnit. En del av kulorna letade sig in i kaptenens hytt.Uppassarna fick i uppdrag att plocka kulor ur kaptenens soffa. En styrman skadades i huvudet av splitter då kulor slog ner på bryggan och en maskinist fick lättare skador sedan en plåt genom beskjutningen fallit ner genom en trumma i maskinen.Vid den första kulkärven reagerade jag inte så mycket,men när kulorna kom i kärvar var jag rädd. -Vid kontrollen i Thorshavn visade kaptenen på Satrunus,Magnus Berg, kulhålen för engelsmännen.Dessa tittade intresserat med kunde inte göra något. Var tyskarna formella med klädsel och båtar så var det betydligt lättare på Thorshavn vid den engelska kontrollen. Engelsmännen kom ofta utan uniform och kördes ut i inhyrda norska fiskebåtar. Ibland kund det dock bjudas till fest. Speciellt i Kristiansand där tyska och svenska befäl festade om. Resan för svenska försvarets räkning gick till Tampico i Mexico där lastningen av olja skedde. I Baton Rouge i Texas tog Saturnus in 3000 fat smörjolja som styckegodslast. Efter anlöp i New Orleans gick Saturunus till Aruba för slutlastning. I New Orleans kom en svensk handelsdelegation ombord för att resa hem som passagerare. Bland dessa var nationalekonomen Bertil Ohlin och AGA-chefen Rolf von Heidenstam. Hemresan tog 45 dygn. Flera dygn låg vi stilla av olika anledningar.Passagerarna bodde bl.a i sjukhytten. Vid ett par tillfällen gick vi i flankerna på jättelika konvojer. I Kristiansand visade kapten Berg kulhålen för de tyska kontrollofficerarna som inte heller de kunde göra något åt saken. Från Kristiansand till Strömstad fick Saturnus eskort av en tysk minsvepare.Dimman gjorde att minsveparen kom in på svenskt vatten.Detta upptäckte minsveparen först sedan den skulle avlösas av den svenska eskorten. Det blåstes länge och väl i dimman.
Vid avgången från Aruba hade alla rör och kopplingar plomberats och lossningen kunde endast sättas igång sedan engelsk legationspersonal hade brutit plomberingarna. Det var brått att få iland de olika oljorna. Två svenska jagare kom långsides och fick omedelbart bunkers från lasten. När dessa gått kom marinens tankers Eldare,.Brännaren och Oljaren och lastade för olika marindepåer längs Västkusten.

Egna noteringar

Saturnus tidigare lejdresor

26.1.42 kl 16.50 avgick Saturnus, befh K.E.Thunberg,konitrollofficer kapten H.Forssberg, från Key West,Florida destinerad till Göteborg med last av 10759 ton motorbrännolja,2250 ton flygbensin,180 ton motorolja, 100 ~~xxxx~~ ton Toluol,100 ton maskinolja,90 ton flygmotorolja,130 ton rapsol

SATURNUS 18.4.44



Den 30.1.42 fick Saturnus kl 08.30 GMT telegram från CM att sammanträffa med Dagmar Salén den 8.2 på lat N 54 - W 34 50'. Sön 1.2 fått radioförbindelse med Dagmar Salén. Tors 5.2 kl 23.40 - 6.2. 02.40 GMT - sitades nödraketer och blinkande ljus förut om BB och kl 01.20 siktades vraket av ett drivande tankfartyg från vilket sändes SOS.Det var mörkt med hård sjö. Saturnus tillropades i megafon med begäran om assistans men först måste dagsljus inväntas. I gryningen såg man att förskeppet på tankfartyget hade slitits bort av en torped.Efter signalväxling sattes en livbåt i sjön från Saturnus kl 09.15,bemannad med 1e styrman och 6 frivilliga,och efter en dryg timme återkom båten med 12 engelsmän av vilka 4 hade svåra ben- och fotskador. De var överlevande från en livbåt från m/t Athelcrown som hade torpederats och sänkts den 22.1 på resa Cardiff-Aruba i barlast.Efter 8 dygn i livbåten hade de påträffat det drivande vraket efter torpederade m/t Diala och gått ombord. De hade varit 7 dygn på vraket då Saturnus siktade deras nödraketer. Männen var ganska utmattade men fick all tänkbar vård ombord på Saturnus. Athelcrown på 11999 brton hade torpederats på N 45 6'- W 40.56 och 4 av de 6 flottister som betjänade fartygets kanoner hade dödats. Övriga 46 ombv skingrades i livbåtar och på flottar men alla överlevde. M/t Diala på 8106 brton på resa Stanlow-Los Angeles i barlast hade torpederats den 15.1 på N 44 50 - W 46 50 men övergavs först efter 5 dygn av de 65 ombv. Endast 8 man på en flotte blev bärgade, de andra försvann i hårt väder. Den 30.1 bordades vraket av Diala av männen från Athelcrown. Utsända bogserbåtar kunde inte finna vraket som sist siktades den 19.3 på N 47 -W 37. - Sön 8.2 kl 22.30 GMT siktades Dagmar Salén i horisonten tvärs ut om STB och fartygen möttes kl 23.45 för att göra hemresan tillsammans, Saturnus gående akter om Dagmar Salén. Mån 9.2 kl 21.15 GMT pejades Saturnus med fallskärmsljus av en engelsk patrullbåt som sände över en båt och hämtade de 8 oskadade skeppsbrutna från

SATURNUS 18.4.44

Athelcrown. Tors 12.2 kom Saturnus till Thorshavn där de 4 skadade engelsmännen fördes till sjukhus. Saturnus fortsatte kl 16.30, kom till Kristiansand den 15.2 och till Göteborg den 17.2.42 Redan den 1.3 avgick Saturnus på en ny lejdresa, kom till Galvestone,Texas den 21.3,intog där full last av oljor och bensin,avgick 9.4 och kom till Göteborg den 28.4. Redan 26.5 löpte Saturnus ut igen. Efter lastning i Houston och Chorpus Christi avgått 3.7 från sistnämnda plats . Den 5.7 kl 17.55 siktades 2 livbåtar med 34 ryska sjömän och en engelsk gunner ombord vilka togs upp i ett bedrövligt tillstånd,solstekta,utsvultna,törstiga , de flesta iförda bara badbyxor. De kom från torpederade ryska m/t Tuapse på 6320 brton på resa Durban-New Orleans i barlast som den 4.7 kl 18 GMT i Yucatan Channel på N 22 13 - W 86 6 träffats av en torped midskepps som dödade 3 man.Ubåten hade sedan i ytläge sänkt fartyget med ytterligare 3 torpeder, varav 2 träffade i maskin. En av livbåtarna kantrade så att alla kom i vattnet och innan man fått båten på rät köl hade hajarna tagit 2 män och en kvinna. En man med ena benet avklippt kunde dras upp i båten men förblödde. En kvinna förblödde också av de skador hon fått av hajarna och liket kastades överbord. Hajarna var mycket aggresiva och var flera gånger nära att välta båten. Båten var delvis vattenfylld, sakdane segel och hade bara 3 åror kvar. 2 man kunde inte gå på grund av benskador och många var splitterskadadeDe räddade togs om hand efter bästa förmåga. CM underrättas per radio med anhållan om bistånd att ordna en snabb "debarkering". Den 8.7 kl 09 kretsade en U.S.Navy flygbåt över Saturnus och morserade att fartyget skulle gå mot Jamaica. Då Saturnus inte tog ngn notis om meddelandet sköt flygbåten varningsskott kl 09.41 med kulsprutor och kastade ut ett bojat meddelande som hämtades med en livbåt. Meddelandet var skrivet på 2 hoprullade papperstallrikar omlindade med isoleringsband och lydde:" Return Kingston,B.W.I,U.S.Navy." Kl 10.35 satte Saturnus kurs mot Kingston men sände per radio meddelande till U.S.Navy att svenska regeringen utverkat en Safe Conduct journey för fartyget till Guadeloupe för att landsäatt de skeppsbrutna där. Kl 14.50 kom et plan som meddelade oss att vända om.Saturnus vände på kontrakurs. "Den 10.7 kl 16.20 stoppades fartyget av en amerikansk kryssare och en jagare som lagt sig föröver och signalerade:" Stopp or I will open fire." Ett 20-tal amerikaner med k-pistar,revolvrar och Walking-Talkies bordade från en barkass och ytterligare en barkass kom upp långsides i vilken ryssarna beordrades debarkera. Kl 18.15 var visitationen klar och ryssarna hade lämnat. Saturnus beordrades fortsätta helt mörklagd så länge krigsfartygen följde akter efter. Kl 20.45 girade krigsfartygen 90° och försvann i mörkret och Saturnus tände sina neutralitetsbelysning igen. - Den 11.7 kl 17 ankrade Saturnus i Pointe-a-Pitre och franska läkare kom ombord och hämtade kvarvarande svårt skadade ryssar. 14.7 avgick Saturnus

SATURNUS 18.4.44

från Guadeloupe för att enligt order inträffa i Ksopenfjord ,Färöarna den 28.7 - Den 31.7.42 kom fartyget till Göteborg. -Följande resa från Gtbg startades den 22.10.42, kom till Guiria den 14.11, låg där en månad,kunde sedan lasta i Caripito och Aruba och återkom till Göteborg den 8.1.43. På grund av stopp o lejdtrafiken dröjde det till 11.5.43 innan Saturnus gick ut igen ,denna gång till New Orleans (anlänt 5.6) och tillbaka hem . Den 14.9.43 gick Saturnus åter ut från Göteborg men den här gången skulle det dröja till den 4.4.44 innan hon återkom till Göteborg. Saturnus fick ligga i Tampico från den 9.10.43 till den 4.1.44 i väntan på order som blev att hon skulle gå till Buenoas Aires. Anlänt dit 27.1.44,avgått 30.1 till New Orleans och sedan lastat där och i Tampico och Aruba.Avgick från Aruba 13.3.44, börjat samsegla vid Punkt H med Dagmar Salén den 26.3, kom till Thorshavn 30.3 och till Göteborg på e.m den 4.4.44.
Efter sin beskjutningsresa april- juni 44 låg Saturnus vid Eriksbergs varv i Göteborg till den 22.8.44. Sedan gjorde hon den sista lejdresan till USA och återkom till Göteborg den 1.1.45.

Data

Motortankfartyg på 9965 brton byggt 1940 i Nakskov av stål. L 148 B 20 Tillhörigt red AB Saturnus (Em.Högberg) i Stockholm, ett dotterbolag till Sveabolaget. 15320 ton dw. 5500 ihkr. Det var på Saturnus som Gunder Hägg for till Amerika som passagerare från Göteborg 12.5.43.
1963 såldes m/t Jacinth av Sandefjord (Ex Saturnus) till nedskrotning i Tyskland. (3 foton finns i T.Fredbs bok "Lejdtrafiken" (Lysekil -79)/

EMBLA 19.4.44

SÄNKT PÅ RÖDA KORS-RESA I LYONBUKTEN AV 10-12 MARAUDERPLAN UR R.A.F.

Rapport

(Se även tidigare flyganfall mot Embla den 6.4.44)
Avgick Port Vendres tis 18.4.44 destinerad till Marseille. Rumslast av 222 ton styckegods för Int. Röda Korset. Barlast av 200 ton sand. Djupg.F 7′-A. 11′6″. 21 ombv, inkl en delegat från I.R.K.
Bombat och sänkt kl 08.30 onsdag 19.4 fyra sjömil syd Espiguette fyr i Lyonbukten.Vind NW 3, vackert väder,klar sikt,smul sjö. Befh vakt utkik på backen. Ingen skadad. maskindagboken förlorad.

Journalutdrag

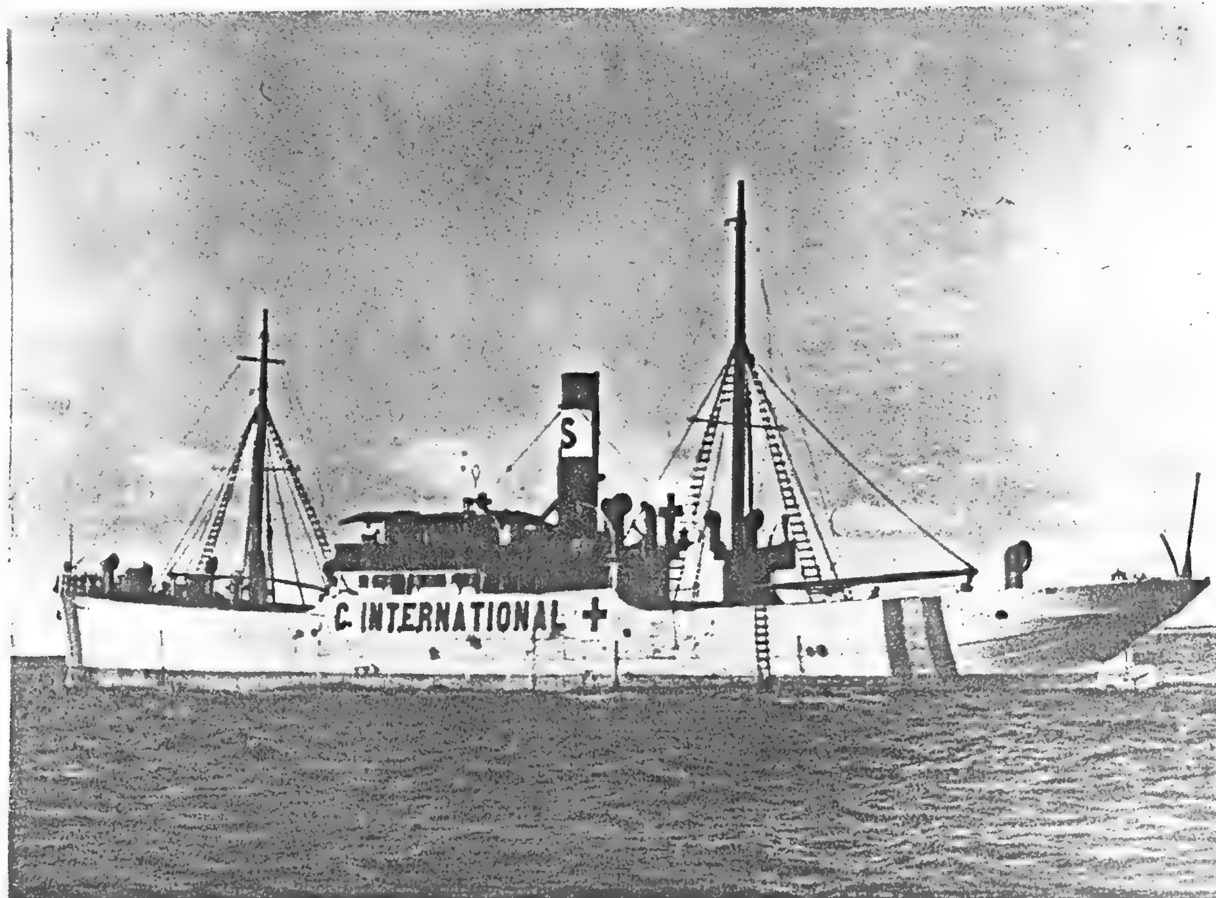
Kl 06 ons 19.4 avgått från Sète. Klar sikt, NW 3. Styrt enligt givna kursinstruktioner till kl 08.25 då 10-12 engelska bombplan anföll Embla ungefär 4′ syd Espiguette fyr.Embla bombarderades och besköts ihållande med maskingevär under c:a 10 minuters tid, varunder salong,hytter,skansar och styrhytt genomsköts. Fartyget skakades oupphörligt som av fullträffar och vatten började strömma in i maskinrummet. Befh skrivhytt på båtdäck genomsållades av kulor och sattes i brand.När anfellet var över och besättningen kunde kallas till båtarna upptäcktes att BB livbåt var sönderskjuten. Alle man bemannade då STB till synes oskadade båt.Innan denna sjösattes konstaterades att alla 20 och den som passagerare från Port Vendres medföljande Rödakorsdelegaten voro i behåll samt oskadade. Då båten sjösattesvar Embla i sjunkande tillstånd och då båten kommit på c:a 100 meters avstånd sjönk fartyget med aktern före. Från livbåten kunde konstateras hur Emblas sidor voro genomborrade av kulor. Segel sattes i båten och kurs mot land. Kl 10 kom en tysk patrullbåt och tog ombord samtliga 22. Livbåten togs på släp in till Garu de Roi varunder 2 manfrån Embla var kvar i båten. Kl 11.30 landsattes alla i Grau de Roi. Samtliga hade förlorat alla sina tillhörigheter. Matros Mathiasen hade fått ett sår i högra ljumsken av, som han själv förklarade, sin slidkniv och omhändertogs av tysk sjukvårdspersonal för undersökning varvid bekräftades att det blott var fråga om ettofarligt köttsår.Av fartygets handlingar räddades skeppsdagbok, mätbrev ochnationalitetsbevis.Embla befann sig på resa till Marseille för torrsättning och reparation av skador efter luftangreppet norr om Port Vendres den 6.4 och hade fortfarande last ombord för Internationella Röda Korsets räkning.Orsaken till dessa båda angrepp på Embla är för befh oförklarlig,ävensom den fruktansvärda brutalitet med vilken angreppen utförts.Flygplanen attackerade vid båda tillfällena i masthöjd.Man bringas ovillkorligen den uppfattningen att dessa båda luftangrepp på Embla utförts med avsikt, väl vetande, att Embla var ett Rödakorsfartyg.Det bör även framhållas att Emblas avgång från Port Vendres som brukligt bekantgjorts de

EMBLA 19.4.44

krigförande av Int.R.K., 6 dygn innan avgången. Med anledning av det inträffade uttalar befh sin bestämda protest samt krav på full ersättningför alla skador och förluster som åsamkats Emblas rederi,befh och besättning.

Grau de Roi den 19 April 1944

Olle Ericsson
Befh



Sjöförklaring & sjöförhör på konsulatet i Marseille 26.4.44

(Protokollet använder samma formulering, vittnen och bisittare som för sjöförklaringen efter beskjutningen den 6.4.44 (Se detta) Protokollet påskrivet i rödkrita HEMLIGT samt stämplat Ink.KK 13.5.44 D:nr 49 H)
Sedan härefter vittnena avträtt berättade befh muntligen:

Befh Ericsson: Jag befann mig vid tillfället på bryggan och måste vid angreppet på grund av maskingevärselden ta betäckning.Sedan angreppet var över såg jagtydligt och klart ett av flygplanen som passerade Embla akteröver och hade detta brittiska nationalitetsmärken. I övrigt hänvisar jag till journalutdraget, och överlämnade livåten i Grau de Roi i tyska militära myndigheters förvar. På förfrågan avsakkunige Jochum förklarade befh att hani Port Vendreskunnat konstatera att den brand - och vattenskadade lasten huvudsakligen bestod av livsmedel såsom mjöl,

EMBLA 19.4.44

socker och konserver samt kläder. Något som helst misstänkt betr.lasten kunde ej förmärkas.

Ie styrman Jensen: Jag befann mig på bryggan och måste söka betäckning under anfallet. Efter första anfallet svängde planen och återkom samt besköt fartyget.Detta upprepades 5-6 gånger. Vid ett av dessa tillfällen såg jag tydligt att ett av planen hade brittiska nationalitetsmärken.Det var ett underatt ingen av de ombordvarande blevskadad och finner jag det egendomligt att I.R.K.,utan att begära förklaringar, fortfarande sänder de av dem befraktade fartygen.

2e maskinist Sandager: Jag befann mig i maskinrummet då angreppet började och stoppade maskin då vattnet forsade in i maskinrummet från tunneln. Sedan begav jag mig upp på däck men då var angreppen redan över.Maskin-dagboken förlorades.

Båtsman Karklins: Jag stod till rors vid tillfället och såg tydligt de brittiska nat.märkena på två av planen.Först en gul cirkel,sedan blått, vitt och rött.

Lättmatros Eriksen: Jag hade frivakt och befann mig i skansen där jag stannade kvar p.g. av maskingevärselden.När sedan alle man beordrades till båtarna ochjag kom upp på däck sågjag tydligt och klart engelska flygplan med en gul ring ytterst och därefter färgerna blått,vitt och rött i nu nämnd ordning.

Matros Mathiasen: Jag var utkik på backen.Vädret var klart med starkt solsken Då jag märkte att palnen närmade sig sprang jag till skansnedgången och varskodde samt sökte själv betäckning i skansnedgången.Et enda märke jag senare såg på ett av planen var en gul ring,men var angreppet då redan över.

Jungman Andersson: Jag hade frivakt ochbefann mig i skansen där jag stannade då utkiken varskodde.Flygplanen såg jaggenom ventilen men kunde inte urskilja några märken.Vid ordern att gå i livbåtarna gick jag upp på däck och skulle tillsammans med Ie styrman fira BB båt ,men upptäckte då att den var sönderskjuten.

Int. Röda Korsets representant Alfred Pillonel (Convoyeur):
(Hans vittnesmål finns på Embla 6.4.44, d.v.s.första delen av sjö-förklaringen)Vägrat underskriva sin förklaring och vägrat vittna vid dagens förhandling, på order av I.R.K:s delegat i Marseille, herr Ehrenholdt. Bisittarna förklarat att I.R.K och dess delegat härstädes enligt deras åsikt inte hade något med sjöförklaringens rättsliga väg att göra. Förrättningen förklarades avslutad.År och dag som ovan.F.Berglund. Generalkonsul
(Avskrift inkom KK 13.5.44 från UD)

EMBLA 19.4.44

Crewlist

SE HAVERI 1 den 6.4.44

Denna lista är avfattad på franska, upprättad i Marseille 30.3.44, stämplad med tysk örn och hakkors: Kriegsmarine.Hafenkommandant. Port Vendre.

UD 21.4.44 till KK, Sjöfartsbyrån

Härmed har jag äran meddela att i Stockholm hemmahörande ångf Embla -reg nr 4931 - enligt till UD från beskickningen i Vichy ingångna telegram -förolyckats i Medelhavet efter luftangrepp. Fartygets besättning har räddats och införts till Fransk hamn. Fartygets rederi har underrättats om förestående.

Din tillgivne

J.Setterwall

KK memorial 20.6.44

Ej för publicering

Nr 49 H

...när livbåten kommit klar det hastigts sjunkande fartyget gick detta några minuter senare till botten på c:a 40 meters djup.

Orsak tillolyckan: Fartyget synes hava blivit sänkt avengelska flygmaskiner, vilka av okänd anledning överfallit detsamma.

Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 297

Telegram till UD från Vichybeskickningen 19.4.44

84 courtier Eltvedt Marseille communique par telephone ce jour citat Embla coulé par suite torpillages ce matin par avion entre Sête et Marseille stop equipage sauvé par marine Allemande et debarque quelque part la côte details suivront des possible.

Telegram till Ud från Bern-beskickningen 20.4.44

71 IRK meddelar Embla paa resa Port Vendres -Marseille igaar saenkt genom flyganfall besaettningen raeddad infoerd Marseille en man skadad= Ryding

Telegram till Ud från Vichy-beskickningen 20.4

86 from Eltvedt Marseille to Sveas and Heimdall quote Embla attacked by aeroplane 19th inst in the morning and sunk between Sête and Marseille stop All crew officers are safe somewhere on the coast stop will telegraph details soonest possible = Legation Suede

DNB,Berlin till TT,Utrikesbyrån,19.4.44

(Inkom 19.4.kl 17.30) "Wie das internationale informationsbureau bereits

EMBLA 19.4.44

am 6 April meldete, wurde am diesem Tage vor der suedfranzoesische Küste der im dienste das Int. Roten Kreuzes fahrende Schwedischen Dampfer Embla von Britischen Jagdbombern angegriffen und in brand gesetzt.Das Sciff konnte damals mit brennender Ladung im schwerbeschädigtem zustand in Port Vendres eingebracht werden. Es hatte 200 tonnen liebesgaben für Deutsche Kriegsgefangenen in Nordafrika geladen. Wie alla Schiffe des Int.R.K. war die Embla vorschriftsmässig gekennzeichnet.Am19 April um 8 Uhr 30 wurde die Embla , deren schäden inzwischen in Port Vendres behoben worden waren, vor der Französischen Südküste erneut von Britischen Flugzeugen angegriffen und sank mit der gesamten noch an bord befindlichen liebesgabensendung für die Deutschen Kriegsgefangenen.

Brev från rederiet till SKN,Sthlm 20.4.44

"UD har ännu eh några som helst upplsyningar i saken ,men har anmodat beskickningen i Vichy att skyndsammast inkomma med rapport."

Som bilaga följande nyhetstelegram från DNB till TT,Berlin 20.4:
Den svenska ångaren Embla,som går i trafik för Int.Röda Korset med försändelser till krigsfångar, anfölls den 19.4.kl 08.30 ab5 Brittiska Marauder-plan utanför Franska sydkusten. Fartyget, som träffades i aktern och midskepps och skadades svårt, sjönk inom kort. Besättningen 21 man räddades av ett tyskt fartyg och infördes till en sydfransk hamn. En man är skadad.

Dito sthlm 27.4.44

Med anledning av de av brittiska flygplan den 6 och 19 ds mot ss Embla företagna anfallen, varvid vid det senaste tillfället Embla totalförliste, få vi härmed vördsamt hemställa att Kungl.UD ville, på sätt Departementet finner lämpligt , till Brittiska regerringen framföra vår bestämda protest med anledning av dessa angrepp mot den i IRK-trafik gående fartyget. Då fartyget var utmärkt med tydliga igenkänningstecken på sätt som godkänts av båda de krigförande parterna, anse vi de av flygarna begångna misstagen oförklarliga. Då såväl vi själva som fartygets besättning och försäkringsgivare lidit avsevärd skada genom anfallen och fartygets krigsförlisning, få vi samtidigt hemställa att Kungl.UD ville meddela Brittiska regeringen att vi å samtliga perters vägnar kräva full ersättning för de uppkomna skadorna och förbehållaoss rätt att återkomma med specificerade anspråk, så snart utredning härom föreligger.

Telegram till UD från Vichy-beskickningen 3.5.44

91 NOTRE 89 Eltvedt Marseille telegraphie reference your telegram first inst Embla all crew prefer sign on ships from Marseille stop both engineer and 2 swedes already engeged hope obtain engagement remaining crew six swedes four danes three finlanders one lithuanian stop no payment effected

EMBLA 19.4.44

as crew demand money due ~~xxx~~ to be deposited owners and post savingbank stop

---

En livbåts vidare öden

Hösten 1944 fram till maj 46 höll SKN på att tjata om proveny för Emblas STB livbåt. Generalkonsuln i Marseille skrev 22.11.44 till rederiet att en av Emblas livbåtar, som sannolikt använts av tyskarna, genom de maritima myndigheternas i Sete försorg nu torrsatts nära Grau de Roi i mynningen av Vidourle. "Livbåten är enligt uppgift 6 meter lång och i gott skick." - Först i april 46 rapporterade konsuln åter , nu till SKN, att livbåten sålts för 50.000 francs tillfirman Bolcione& Jauffret,tillfogande " jag har emellertid haft en hel del svårigheter med livbåten, som utan vidare rekvireredes av fransk militär (Kustvakten) och fattades givetvis alla tillbehör som roder,åror etc.Livbåten måste sedan läggas i magasin och varjag nödsakad att bogsera den från Garu de Roi till Aigues-Mortes och vidare till Port-d-Bouc,enär man endast erbjudit mig ett pris av fr.10.000:- i Grau de Roi.Kostnaderna i samband med föräsljningen uppgå till fr 4500:- " 10.5.46 fick SKN sin proveny på 1597:05 kronor.

Assurans & effekter

EFFEKTLISTOR SAKNAS? Rederiet utbetalat för effekter 23252:50 som av SKN ersatts med 18802:50 den 28.11.44.

SKN för totalförlust ytbetalat 285.000:- plus revers 198.500:-

SKN i rött på pärmen antecknat:" Re.ass.kr 483.500:- bord 159 pr 31.5.44
Re.ass kr 18802:50 bord 166 pr 30.11.44
Refund kr 1593:80 bod 190 pr 31.8.46 (Livbåt)

Ingen förklaring från engelsk sida

Av ett brev från SKN till War Risks Office i London 4.11.47 framgår att vid denna tid ingen förklaring till flyganfallen mot Embla och Wiril ingått från engelsk sida.

UDHP80c 3519

Telegram Vichy till UD 21.4.44

Urgent 87 Eletvedt Marseille communicate quote Embla was attacked 19 april 8.30 am by several beritish planes stop position 4 miles south of Cape Estiguette stop ship considered total loss stop officers and crew taken up from lifeboat by german navy and all arrives safely Marseille last night stop Keeping closely touch with swedish legationand arranging best possible stop inform Svea and Heimdall = Legation Suède

Ch.telegram UD till Legation Suede,Bern 26.4

Framhåll IRK vi tacksamma hållas au courant IRK:s åtgärder anledning Emblas

EMBLA 19.4.44

sänkning stop IRK ombedes vid sina ev. demarcher meddela att svenska skadeståndskrav kunna komma resas mot engelska regeringen. Framhåll vidare svensk regerringens intresse garantier skapas för att svenska fartyg i IRK:s tjänst ej utsättas för krigshandlingar. I avvaktan IRK:s åtgärder avses ingen svensk demarche i London = Cabinet

(Sveabolaget i brev till UD 27.4.44 hemställt om protest till engelska regerringen och krav på full ersättning - se sid 5)

Telegram en clair Vichy till UD 10.5.44

98 vårt 91 enligt uppgift Berglund Cahors har RK-trafiken Lissabon-Marseille definitivt stoppats stop besättningen Embla ovillig hemsändas men önskar avresa Lissabon stop undersöker möjligheter dylik resa =Legation Suede

Ch.telegram Bern till UD 11.5.44

84 vårt 71 I.R.K.mottagit följande telegram från ombud Marseille citat Membre equipage suivant martin kaklins letton botsmannn hilding grund suedois matelot tyko carsson suedois matelot goth eriksen danois matelot signerent 25.4 declaration indiniduelle ci apres commencement "Ich habe den untergang der Embla am 19.4..44 zwischen 8.30 und 9 Uhr miterlebt stop Ich habe deutlich gesehen dass die Embla bei völlig klarersicht von flugzeugen mit Englischen hoheitsabzeichen farben gelb blau weiss und rot mit Bordwaffen beschossen worden ist und versenkt wurde stop Commandant evitant cic fut contact permanent avec konsul suede delegue a Marseille par Legation Vichy pour interrogatoires membres equipage stop Commandant refusa me remettre protes extraits log et consul suede me refusa egalement copies des interrogatoires qui selon lui ne regardent pas cicret ne pourraient eventuellement etre obtenus que par voie diplomatique = Westrup

Ch.telegram UD till Bern 13.5.

Vi anmodat Hedengren skyndsamt insända utförlig rapport i anledning edert enclair 84. För information: Konsulni Marseille har i preliminär rapport gjort gällande att IRK delegat i Marseille, Ehrenhold, förbjudit RK representant ombord Embla, Pillonel, att vittna vid sjöförklaringen 24.4 och även tidigare vid flera tillfällen försvårat arbetet för kaptenerna på svenska fartyg i RK-tjänst.Vi upptaga nu skadeståndsfrågan Embla direkt med Engelsmännen = Cabinet.

UD Aide mémoire till Brittiska beskickn. i Sthlm 16.5.44

UD 16.5 till engelska beskickningen i Stockholm överlämnat ett "Aide-memoire om attackerma mot Embla 6 och 19.4.44 "The Swedish Government ,reserving the right to claim damages,have the honour to request the British government to cause an investigation to be made into the circumstances leading up to the regrettable event referred to above."

EMBLA 19.4.44

Förtroligt brev,16.5., S.Grafström,UD, till envoyén Westrup, Bern?

Broder,
Vi hava uppmärksammat att I.R.K. i sitt brev med tydligt missnöje konstaterat att ax myndigheterna i Frankrike anställt förhör mm ifråga om ett fartyg som befraktats av Brittiska RK. Härtill är ju blott att säga att det ingår i de svenska konsulernas tjänsteåligganden att i fall av sjöolycka upptaga sjöförklaring och i vissa fall anställa sjöförhör, detta även för det fall att fartyget befraktats för utländsk räkning. Med hänsyn tillatt vederbörande i I.R.K visat sig så synnerligen lättstötta, synes det t.v ej erfordeligt att framföra en rättelse,därest de ej själva skulle återkomma i ärendet.

UD telegram till Vichy 26.5.44

RedAB Svea önskar information om var Emblas övriga däcks och maskinbefäl finnes = Cabinet.

Svar från Vichy till UD 2.6.44

119 Eltvedt meddelar citat styrman yrkaenaeinen enda däcksbefäl kvar Marseille stop maskinisterna Lyloff och Sandager påmönstrafe Caribas resp Calenda 29.4 styrman Jensen avrest sjövägen Lissabon 21.5 fin citat.
= Legation Suéde

Brittiske Stockholmsministern beklagat i brev till Günther

No 56 (80/11/44)

British Legation
Stockholm
3d june, 1944.

Your Excellency,
I have the honour to inform Your Excellency that I did not fail to bring to the notice of His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs the contents of the aide-mémoire from the Ministry for Foreign Affairs dated May 16th regarding attacks by Britsh aircraft on the Swedish ss Embla. - I have now been instructed by Mr Eden to express to the Swedish Government the deep regret of His Majesty's Government in the United Kingdom at the attacks on the ss Embla and to state that the circumstances are being investigated. I am to add that the whole procedure for the notofication and promulgation of sailings is now under revision in order that there may be no recurrence of incidents of this kind.

I have the honour to be,
woth the highest consideration,
Your Excellency's most obedient,
humble servant.
Mallet

His Excellency
Monsieur Christian Günther,
Minister for Foreign Affairs,
Stockholm.

EMBLA 19.4.44

Ch.telegram Bern till UD 12.6.44

93 Återupptagen pendeltrafik 7 juni skett efter införande av ny säkerhets-anordning bestående av att fartygen med jämna intervaller broadcasta information = Westrup

---

Emblas befh till Legationen i Vichy 6.6.44

Emblas befh Olle Ericsson,Marseille, 6.6.44 skriftligt anhållit hos Vichy legationan att ett officiellt tack måtte framföras till följande militära och civila persner i anledning av dessas utomordentliga och vänliga bistånd till Emblas besättning:
Tyske hamnkaptenen i Port Vendres.
Tyska militära myndigheter i Gaau de Roi
Hafenüberwachungsstelle i Marseille
Mittelmeer Reederei in Marseille
Secours Nacional in Marseille
Leif Falkenberg -Salvesen - Marseille (Norsk medborgare)
Befh bad särskilt få framhålla kontorschefen hos firman Sofus Altvedt i Marseille, Leif Falkenberge Salvesens uppoffrande och oegennyttiga arbete . (Firman har sedan något mer än ett år icke ägt att officiellt representera Sveabolaget)

Rapport från Leif Falkenberg Salvesen

Ons 19.4.44 kl 14.45 fåttmeddelande att Embla sänkts. Underrättat svenska legationen i Vichy. Kl 22.40 tagit emot Emblas befh och besättning på stationen i Marseille och ledsagat dem till Touring Hotel där tyskarna rekvirerat ett antal rum.Salvesen av befh anmodats at vara behjälplig enär svenska konsulatet är förflyttat till Cahors.

Tors 20.4 Ordnat matkuponger,ombesörjt telegram och telefonsamtal till Vichy, ordnat bespisning, åtföljt befh till förhör på tyska Hafen-Überwachungsstelle, låtit fotografera alla för lokala pass , ordnat aftonmåltid.

Fre 21.4 Förnyad rekvisition av hotellrum, ordnat nytt matställe i och med att Mittelmeer Reederei GmbH erbjudit allafrån Embla full pension i franska passagerarångaren "Marechal Lyautey" som är rekvirerad av detta rederi som flytande hotell i Marseilles hamn. Ordnat matkuponger

Lör 22.4 hämtat lokala pass hos de tyska Hamnmyndigheterna.Skrivit ut beklädnadslistor och tagit mått på var man. På Salvesens hänvändelse har Secours National ordnat med tillfällig beklädnad av besättningen som förlorat alla ägodelar. Kl 17 anlände en representant för Secours National med paket till varje man innehållande skor,kläder,strumpor, skjortor etc. Dessutom en extra gåva i form av en stro kasse med tvål, sardiner i olja, kakor,sötsaker mm Alla från Embla samlats i hotellets

EMBLA 19.4.44

Alla hurrat för Frankrike. Delegationen djupt rörd tagit envar i hand till vasked. På aftonen gick alla ombord i " Marechal Lyautey".

Sön 23.4 Alla nöjda med mat och logi och behandling.

Mån 24.4 - tors 27.4 Ordnat med varjehanda.

Fre 28.4 ordnat med sjöprotest som gjordes på Tribunalen.

Lör 29.4 Ordnat påmönstring på Caritas 2 och Calenda för Ie och 2e maskinisterna samt mönstring i ss Finn av mässpojken och trimmer.

Fre 19.5 En matros och en eldare påmönstrats på ss St.Gotthard

Sön 21.5 Ie styrman, 2 matroser, en smörjare gått ombord i ss Albula för resa tillLissabon.

Tors 25.5 En matros påmönstrats ss St.Gotthard.

Tis 6.6 en eldare sänts till Sète för mönstring i ss Chasseral

Ons 7.6 Befh Ericsson, stewarden, kocken, matros en matros medföljt ss Vega som avgått till Lissabon.Därmed ac Emblas folk endast kvar i Marseille den lettiske båtsmannen, den finske 2e styrman och en finsk eldare.

Marseille 7.6.44

Leif Falkenberg Salvesen

Beskickningen i Vichy 28.6.44 fått i uppdrag av UD att tacka Salvesen.

Nr 496

LEGATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Stockholm Aug.9th 1944

The Legation of the United States of America presenst it's compliment to the Royal Ministry of Foreign Affaires and has the honour to inform the Royla Ministry of a report concerning the Swedish ss Embla. According to this report the bombings of the ss Embla took place under the following circumstances:

"There were 2 attacks by bomber planes on the Embla. The first was admittedly made by British planes flying at great height .The Embla ,a small vessel, was pained light grey and she resembled the type of German coastal vessel used in the same waters.The Red Cross-markings were probably indiscernible.The Embla was damaged by this attack but able to prodeed on her course. - The second attack came some time later (hours and days not stated) and was made by bombers bearing British markings on the underside of the wings. The attack was made from a much lower level than the one previous. As a result of the 2d attack the Embla sank. Rescued officers & crew were taken ashore by German surface craft. The Germans attemped to force the master of the Embla to sign a statement that his vessel was sunk by British planes. Though threatened with imprisonment and other punishment, he refused to sign a statement unless it

EMBLA 19.4.44

was worded- sunk by a plane bearing British markings." The Germans would not agree to this butultimately the master was relleased.
The master of the Embla was of the opinion thatit was a German plane with British markings that sank his ship and that this wasdone in order to discredit the British. It is said that the Germans made great propaganda use of the sinking of the Embla by the British over the radio and in the German and Vichy press. " m - It would be appreciated if the Royal Ministry wouldmadvice the U.S. legation whether the foregoing represents the true facts in the case. Stockholm 9.8.44

=(UD svarat 12.10.44 på Franska att 4-5 engelska Marauderplan utfört den första ttacken på Embla 6.4.44 och att den andra attackenutfördes 19.4 av 10-12 plan i masthöjd. Även dessa plan voro engelska. UDförnekat kännedom om att befh skulle utsatts för tyskt hot?)

Här slutar filen på Embla

Egna noteringar

På resa till Marseille för reparation

Provisoriskr reparerad efter anfallet den 6.4 var Embla på resa till Marseille för reparation vid varv då hon åter anfölls kl 08.25 onsdag 19.4 i soligt,klart och lugnt väder, denna gång av ett 10-tal brittiska plan som i låganfall fällde bomber och besköt denoansenliga gråmålade lilla ångaren trots Rödakorsmärkningar och svensk flagg. Att ingen dödades ombord och att endast en matros fick ett köttsår är närmast ofattbart,även om alla som kunde sökt skydd under däck och i maskin. De 10 minuter anfallen pågick var evighetslånga. Då planen avlägsnade sig låg Embla sjun kande omgiven av rök och rusånga och sållad av hål. Flottar och BB-båt var sönder skjutna och Befh skrivhytt på båtdäck brann våldsamt. De 21 ombv fick ut STB båt som var splitter-och skottskadad och läckte. Akterdäcet låg under vatten och den roddes undan och kommen 100 meter från ångaren sjönk Embla med aktern före på 40 meters djup efterlämnande an virvel av vrakgods och ett moln av rök och ånga. Den fullsatta livbåten undsattes efter 1½ timme av ett tyskt vaktfartyg då den under segel var på väg motland. Samtliga togs upp och rönte den bäste behandling. Kl 11.30 landsattes de i Grau de Roi där tysk militär toghhadd om dem och ordnade med tågbiljetter till Marseille. Kl 22.40 kom hela besättningen med tåg till Marseille där tyskarna ordnat ett antal rum på Touring Hotel. (Se sid 9-10)

Historik

Lastångare på 1053 brton byggd 1908 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål L.69,2 B 10,2 Tillhörig Stockholms red AB Svea (Emanuel Högberg) i Sthlm. 1390 dw. 445 ihkr maskin. 2 för- och en akterlucka. 2 master, 3 bommar,

EMBLA 19.4.44

3 ångwinschar, enkeldäckat flatbottnat skrov, skans i backen, akterut endast kabelgatt. Liksom Ask och Vega var Embla byggd för rederiets linje Gävle-Köln och hade därför teleskopskorsten, som kunde tryckas ner till endast en meters höjd över däck, och ~~teleskopmaster~~ fällbara master som kunde winschas ner jäms med däcket. Triplemaskinen hade cylinderdiameter 14,5 x 24x 40", slaglängd 27". Hon hade 2 pannor med 10'10" diamater. Salong, befäls- och ekonomipersonalhytter, mäss, pentry, badrum, lotshytt mm låg midskepps. - Ask och Embla lev. hösten 1908. Vega, som var något större (1½' bredare) lev 1913 från Lindholmen för Sveabolagets Rhenlinje. Routen för dessa fartyg gick Gävle- Stockholm-Norrköping-Västervik-Oscarshamn-Malmö- Hälsingborg-Rotterdam- Emmerich--Wesel- Duisburg- Werdingen- Düsseldorf- Köln. Då Embla första gången i april 1909 kom till Duisburg firades händelsen med stora festligheter i staden. Den 4.8.09 anlöpte Ask även den lilla staden Neuss som är förbunden med Rhen genom en 3 km lång kanal. Befh fick medalj, det sköts salut, hölls tal och hurrades för Sveabolaget. - På Emblas haverilista genom åren finns många småkollisioner och mindre grundstötningar under resor längs svenska kusten. Den 24.11.34 kolliderade Embla på utgående mot Lübeck mellan Tynningö och Lagnö i Sthlms skärgård med ryska ss Vetluga på 1434 brton som fick ett större hål i STB bog ovan vl. Embla skadade stävskenan och klysen. Sthlms rådhusrätt fällde i april 1936 Sveabolaget eftersom Emblas befh orsakat koll. genom att ge felaktig kontraorder som upphävde lotsen just givna order om full back. Befh gav order om full fart fram och hård gir. - Embla moderniserades 1935 med ändrad hyttinredning, tillkomst av badrum och toiletter, radiopejling mm Från hösten41 i tidsbefraktning för Int.Röda Korset för att tillsammans med Vega gå i trafik från Lissabon till Franska Medelhavshamnar med gåvopaket till tyska fångar i Nordafrika och hjälpsändningar från I.R.K. - Den 2.6.44 indrogs alla Brittiska navicerts i Medelhavet för spanska, Schweiziska och svenska fartyg i trafik på Marseille och Genua. (Via Genua transiterades livsmedel till Schweiz) Förklaringen kom den 6.6. -D-dagen då invasionen i Normandie inleddes. Den 7.6 varnades alla fiskefartyg i Nordsjön, Atlanten och Medelhavet för att hindra de allierades operationer och uppmanades inställa fisket t.o.m. den 22.6.44. - Den första förlusten i IRK:s Lissabontrafik kom den 19.10.43 då portugisiska ss Fadur på sin 19:de resa minsprängdes utanför Marseille med last av 11000 säckar gåvopaket -Namnet Embla övertogs 1950 av Sveabolagets ss Mimer på 932 brton B.13 vid Lindholmen, som nedskrotades hösten 54 i Trawemünde tillsammans med Vega på 1159 brton, lev 19.4.13 från Lindholmen.

KOLLISION 24 2 42 I GIBRALTAR ... VÄSTER ...

24 8 40 FLYGANFALL
24 2 42 KOLLISION
6 4 44 FLYGANFALL

GG 93 CAPELLA 19.4.44

MINSKADAD 60' W. SKAGEN MEN INBOGSERATS TILL KNIPPLA AV 2 ANDRA FISKEBÅTAR

Haverirapport till SKN

Undertecknad skeppare och befh på GG 93 Capella av Källö-Knippla får härmed i anledning av minexplosition avgiva följande rapport:
Då vi lågo på fiske c:a 60 mil W skagen med trål varseblevo vi att något fastnat i trålen och när vi skulle hala in densamma inträffade en explosition intill båten. Båten sprang läck samt motorn sönder och trålredskapen tappades,såväl dörrar som c:a 200 famnar wire med trål.Vi begärde hjälp av ett par närliggande fiskebåtar omedelbart då vilket vi fick av GG 316 Caparen och GG 55 Beatrice vilka togo oss på släp till Knippla varv.Under tiden c:a 17 timmar arbetade hela besättningen vid pumparne, då ~~att~~ vattnet stundtals var uppe under durken. Efter telefonsamtal med Stockholm fick vi besök av inh.Haeger,SÅAF:s besiktningsman,som såg de skador som uppkommit. Ovanstående skada hände den 19.4 kl 15. Vi få härmed vördsamt anhålla om krigsriskförsäkring för skadan och skall vi så snart arbetet är färdigt översända till eder specificerade räkningar.

Källö-Knippla 30.4.44

Gunnar Karlsson

Att ovanstående är med verkligheten överensstämmande intyga:

Georg Andersson Gunnar Kristiansson Arne Sahlquist

Roy Åberg Frank Karlsson

SKN IFRÅGASATT OM INTE CAPELLAS KRIGSFÖRSÄKRING OGILTIG

SKN i brev ,Sthlm 5.5.44 till Gunnar Karlsson

Såvitt vi förstå har båten vid tillfället ifråga bedrivit fiske inom ett område där fiske icke får bedrivas vid äventyr av försäkringens ogiltighet, d.v.s väster om en linje 10 sjömil öster om linjen Ulvö ljudboj,Norge -Bulbjerg,Danmark. Skulle så vara förhållandet kunna vi icke ersätta den uppkomna skadan.Vi emotse meddelande från Eder därest vi skulle hava missuppfattat uppgifterna i Eder rapport.

Svar till SKN från Karlsson,daterat 8.5.44

Som svar på edert värda brev av den 5 ds beträffande vår haverirapport av den 30.4.44 får vi härmed ha nöjet meddela att distansen var räknad från Skagens fyrskepp W½N i 120 famnars djup och beräknade vi då enligt de uppgifter vi fått samt utläst i sjökortet befanns vi vara innanför det förbjudn området så att vi hade ytterligare 4 mil till det förbjudna området.De fiske båtar som sågo explositionen och bogserade hem oss kan bestyrka uppgifterna Vi avvakta edert v. svar och hoppas att allt skall vara i sin ordning men stå vi gärna till tjänst med ytterligare upplysningar omså önskas,och har ja äran teckna

Högaktningsfullt
För Fb Capella

Gunnar Karlsson

GG 93 CAPELLA 19.4.44

SKN till Gunnar Karlsson 34.5.44

...Det vore önskvärt om ni i longitud och latitud ville angiva den plats där ni anser att olyckan inträffade. Vi underlåta icke meddela att båda de fiskebåtar som bärgat Capella,angivit den plats där de själva fiskat,såsom liggande c:a 60 mil W Skagen och hava vi fattat deras rapporter på sådant sätt att ni vid tillfället ifråga befunnit Eder väster om såvälBBeatrice som Caparen.

Gunnar Karlsson till SKN (Ankom 8.6.44)

...Beträffande eder önskan beträffande longitud och latitud får vi meddela att olyckans plats så gottden kan beräknas under då pågående trålfiske är Lat N 57 45'- long 0 8 52' samt djupet 219 meter (120 famnar). Enligt edert meddelande beträffande vår position från de båtar som bärgade oss få vi meddela att vi befunno oss c:a 1500 meter öster om Beatrice och omkring 600 meter NtO från Caparen. Ovanstående uppgifter äro sådana som kan komma närmast riktigheten under pågående trålfiske och äro vi fullt på det klara med att vi voro på lovligt fiskevatten då olyckan inträffade. Då vi nu äro klara med reparationen skola vi de närmaste dagarna översända räkningarna ochhoppas då allt skall vara i sin ordning och harjag äran teckna

Högaktningsfullt
Gunnar Karlsson

Räkningar översänts till SKN av Karlsson 28.6.44

(Räkningarna slutade på 15729:76) "Vi hoppas att vi.liksom de övriga minskadade fiskebåtarna,erhåller vår försäkring och att allt är i sin ordning. Samtidigt vore vi synnerligen tacksamma för en snar behandling,då vi äro i stort behov av pengar,allrahelst för motordelar vilka fått betalats redan,samt då vi själva ej äro i stånd att betala något för närvarande då vi fått lega overksamma en lång tid.

SKN,Sthlm 24.7.44 till Gunnar Karlsson

Nämnden är beredd att oberoende av det tveksamma beträffande frågan huruvida haveriet inträffat å för fiske tillåtet eller förbjudet vattenområde, ersätta haverikostnaderna med 12.293:61 under krigsförsäkringen för haverikostnaderna och 1428:58 för redskap.
(SKN bifogat kvittoformulär på beloppen)

Gunnar Karlsson till SKN i brev daterat Källö-Knipplan 29.7.44

Härmed få vi tacka för den likvid vi erhållit,men förmoda vi att det bara är en dellikvid,det synes ju ganska märkligt ut att avdraga 1/3-del av beloppet utom på bottenplåten.Motordelarna är ju priser som Skandiaverken tager av alla sina kunder. På räkningen synes ju att både vevhus,pumphus, kylpumpar,luftventilslucka, ok till pumparna mm äro motordelar vilka ytt-

GG 93 CAPELLA 19.4.44

erst sällan går sönder utan av explositioner etc. Det kan ju höras efter hos motorfabrikanterna huru lång livslängd rubricerade delar har. Lika mycke de övriga materielet klosettskål,tvättställ, värmepanna,tankar etc samt även arbete,båten är ju bara 4 år. Båten var bottenmålad en månad före skadan samt även vårutrustad. Vi betalar våra ålagda premier lika mycke som övriga likadana båtar ,vi anser att vi har lika stor rätt att få betalning för det hela kronor 15.729:36 somö övriga havërister ,inte skall vi få betala mera,bara för skadorna blivit större ju kännbarare är ju det, för de som råka ut för större skador. Vi gjorde allt vad som stod i vår makt för att rädda båten till ett billigt pris,sålunda pumpade vi i skift hela tiden annars hade båten sjunkit på en timmas tid,vi överenskom om en billig bogserlön då det var bekanta och släktingar som vi anropade. (Detkunde ju varit skäligt med en bra mycke högre bogserlön) Skall vi få betala 1/3-del av dessa stora skador bliver vårt förut dåliga ekonomi yttterligare försämrad. Är det verkligen meningen att vi skall betala 1/3-del själva då är det ju bättre för de som råkar ut i dylika hemska olyckor låter båten gå förlorad då får de ju hela försäkringssumman och inte gör såsom vi gjort besvärat två fiskelag avbryta sitt riskfulla arbete och släpa hem oss samt få båten liggande overksam under en längre tid utan förtjänster för besättningen och oss själva samt dessutom få betala flera tusen kronor för detta. Fiskeredskapen kan ju vara riktigt för dessa slits ju oxändligt fort. Vi emotse nu tacksamt edert v. svar omgående och i förhoppning om förståelse så att vi erhåller resterande belopp har jag äran teckna

Högaktningsfullt
"Capella" Gunnar Karlsson
genom Kathrin Karlsson.

Indignerat svar från SKN ,Sthlm 3.8.44

I besittning av Eder skrivelse av den 29.7 äro vi mycket förvånade över Edra uttalanden.Till en början synes ni helt bortse ifrån att fartyget efter allt attdöma vid olyckstillfället befunnit sig inom det område där fiske vid äventyr av försäkringens ogiltighet icke får bedrivas. Detta framgår såväl av uppgiften om att olyckan inträffat c:a 60 mil W Skagen som än tydligare av att olycksplatsen enligt Edra beräkningar skulle bara belägen N 57 45'- O. 8 52'.Djupsiffran 219 meter tyder för övrigt på att olycksplatsen befunnit sig än västligare.Trots detta hava vi ex gratia varit beredda att ersätta den uppkomna förlusten och hava beräknat vår ersättning som om ingen anmärkning kunnat framställas emot anspråket över huvud taget. Att 1/3-dels avdrag skett å vissa poster är i full överensstämmelse med de för sjöförsäkringen gällande ersättningsreglerna i allmän Svensk Sjöförsäkringsplan. Vi hava t.o.m avsett att tillämpa dessa bestämmelser liberalt,och anse även att så skett. Vi hava sålunda icke

GG 93 CAPELLA 19.4.44

gjort något som helst avdrag å drivningskostnaderna ,ehuru detta uppenbarlig bör ske enligt ovan nämnda bestämmelser. Detsamma gäller f.ö såväl slipkostnaderna somk kostnaderna för reparation av kompassen samt kostnaderna för Jungnerbolaget. Det kan vara möjligt att bland de kostnader,av ingenör Haeger sammanförda under posten "Övriga arbeten" och vilka betingat ett sammanlagt belopp av kr 10308:16,kan ingå en eller annan post varpå avdrag icke bör ske,men dels tror vi knappast att så är förhållandet, delstorde detta - därest någon dylik post skulle föreligga - hava kompenserats av att vi underlåtit att göra några avdrag å ovan nämnda poster. Då ni skriver om att båten varit bottenmålad en månad före skadan, så känna vi väl till detta och nämnda förhållande har varit anledningen till att vi erkänt bottenmålningen fullt. Edert uttalande om att det skulle vara ekonomiskt förmånligare för försäkringstagaren att i fall av minolycka låta båten gå förlorad och icke söka bärga densamma få stå för Eder räkning. Vi anse för vår del fullkomligt uteslutet att svenska fiskare eller svenskt sjöfolk skulle kunna komma på den tanken att handla på dylikt sätt.

Högaktningsfullt
Statens Krigsförsäkringsnämnd

Gunnar Karlsson.Källö-Knippla 5.9.44 till SKN

I avsaknad av edert utlovade svar på mitt telefonsamtal för 3 veckor sedan får jag härmed påminna om detta. Som bekant blev jag ju lovad att ni skulle undersöka möjligheten av att kunna besträcka oss till det fulla med en del saker.Sålunda anser vi ju att såväl pumphus,vevhus, ok till pump som justering av vevaxel inklusive speditioner böra höra till sådana delar som kan änföras till lika som bottenramen,dessutom oljetanksvetsning och dylika arbeten jämte övrigt arbete även borde ersätta med ersättning. Vi får ännu en gång framhålla vår stora övertygelse om att vi voro på lagligt vatten då olyckan inträffade och om de utlagda prickarna voro fel utlagda kunde vi ju ej få lida för. Det kom nämligen en båt från Björkö som vi mötte vilken meddelade oss att han kommit såpass innanför att vi voro säkra.Dessutom blev hela vår proviant förstörd jämte ett fat tjärolja vilket runnit ut när tankarna blevo läck.Detta meddelades ing.Haeger vid dennes första besiktning. Vi hoppas nu att vederbörande tager vår sak till ny prövning och om någon möjlighet finnes beviljar oss lika som föregående skadade båtar,samt ochså vore vi tacksamma för dert värda svar och har jag äran teckna

Högaktningsfullt
för Fiskebåten Capella
Gunnar Karlsson
genom Kathrin Karlsson

SKN svarat,Sthlm 18.9.44

Återkommande till rubr. ärende få vi i anledning av Eder framställning meddel

GG 93 CAPELLA 19.4.44

att vi med hänsyn till förhållandena i denna sak och då särskilt att ni icke själva vid olyckstillfället ansett Eder vara W om spärrgränsen för försäkringens giltighet,äro beredda att ytterligare ersätta 50% av det tidigare verkställda avdraget eller sålunda kronor 1718:08.
Beloppet utbetalas emot närslutna kvittoformulär behörigen undertecknat i retur. ((Utkvitterats av G.Karlsson 22.9.44))

SKN i nov 44 direkt till Jungnerbolaget inbetalat 188:- kr för batterirep.

====================

Besiktningsrapport 22.4.44 Sten Haeger på slip vid Knippla varv.

"De uppgifter om själva händelseförloppet,som kunnat inhämtas av befh ombord, hava varit knapphändiga....."

Bordläggningen: 750 ekspik förnyas,hela botten drives & beckas för tätgöring av läckage.

Tankarna: Oljetanken & FW-tanken iordningställas och provas,delvis ny ekstöttar med nya bultar etc En avslagen oljekran förnyas.

Livbåten: Nytt eksläll till livbåten, en planka förnyas i kapellet och livbåten iordningställes.

Inredningen: Stora skador anställts. Värmepannan av Götaverkens fabrikat förnyas helt.Radioapparaten som krossats mot durken förnyas helt. Skadad saknspanel förnyas. Nytt tvättställ av porslin. Garnering och annat träarbete repareras. Ny wc-skål av porslin med mahognysits. Ett extra dubbeltjockt skylightglas insättes. El.lampor och strömbrytare förnyas och repareras. Jungnerbatteriet repareras i land. Spräckta ventilglas förnyas. Kompassglas - och lampa repareras.

Däck: Mastknoppen som splittrats förnyas i furu
STB lanternställ förnyas.
6 däcksflänsar insättas i däck med nya skruvar.
Skadad cement upphugges och förnyas.
Ventilatorerna i köket repareras.

Maskinarbeten: Hela motorn nedmonteras,den spräckta bottenramen förnyas vid Skandiaverken i Lysekil,lylvattenspumphuset förnyas jämte 2 vevhus och en tryckklocka, vevaxeln repareras hos Skandiaverken, ett par pumpok med kåpor förnyas,pumphus jämte fjäder till samma förnyas, 2 cylinderpackningar förnyas, nya packningar till propellerhylsan.samtliga rörflänsar ompackas,avgasröret inklädes med asbest garn, 3 meter kopparrör förnyas, div högtrycksplattor levereras av Skandiaverken och uppsättas för inmontering av motorn

Övrigt: reparation av Nife-fiskebåtsbatteri,9 celler vid Jungnerbolagen i Göteborg 185:-

(Ny bottenram t motorn kostade 3420:-)

GG 93 CAPELLA 19.4.44

Capella kom till Knippla varv 21.4,sliptogs samma dag,sjösattes åter 27.4 eft. prov. tätning och sedan bottenramen till motorn tagits iland för transport till Skandiaverken i Lysekil, sliptogs åter 2.5 sedan motordelrana från Lysekil kommit, sjösattes åter 17.5, allt klart 27.5.44.

HEMBOGSERINGEN

Rapport å bogseringen av minskadade GG 93 Capella.

Undertecknad befh å GG 55 Beatrice av Göteborg får härmed avgiva rapport beträffande bogseringen av densamma. Ons 19.4.då vi lågo på trålfiske c:a 60 mil W Skagen,varseblevo vi minexplosionen vid Capella,vilken båt förut på dagen bedrivit sitt fiske c:a 7500 meter från oss.Vi avbröt omedelbart vårt fiske och satte full fart till Haveristen vilken gått läck så mycke attden var i sjunkande tillstånd. Befh begärde hjälp av oss och vi åtog oss jämte GG 316 Caparen av Källö-Knippla att bogsera hem den. Efter 17 timmars bogsering i svår sjö och under särskilt svåra förhållanden anlämde vi med haveristen till dess hemort Källö-Knippla. För denna bogsering begäres dels ersättning för förlorad fisketur med kr 1500:- samt ersättning för förbrukad tjärolja, 6 fat,jämte 40 liter smörjolja 702:80,eller tillsammans för bogseringen för vår del k2 1102:80 samt en ny kabel - en grästross 12″ 20 famnar lång - vilken blev fördärvad av bogseringen. Priset av oss ej känt f.n.

Källö-Knippla 21.4.44.
Helmer Olsson
Skeppare

SKN 25.7.44 i brev till Beatrice skeppare.

Då SKN numera beslutat ersätta Capellas haveri,oaktat detsamma inträffat å område där vår försäkring formellt taget icke varit gällande.Det synes emellertid som om det vore möjligt att de prickar,som marinen vid tiden ifråga hade utsatta för att markera det tyska barningsområdet ,varit placerad något för långt västerut,vartill kommer att fiskebåtar i regel icke torde vara utrustade med sådana instrument,att därigenom en mera exakt ortsbestämning möjliggöres. Den av Eder på sin tid begärda bärgarlönen k2 2202:80 anse vi icke oskälig och äro vi beredda att utbetala beloppet emot närslutna kvittoformulär behörigen undertecknat in duplo i retur.

((Brevet till SKN från skeppare Wilhelm Åberg på GG 310 Caparen av Källö-Knippla 21.4.44 är en exakt kopia av ovanstående brev från Beatrice's skeppare, med undantag av att Caparen inte begärt extra ersättning för någon sprungen wire.)) (SKN:s svar 25.7.44 likalydande som ovan till Beatrice)

Assurans

SKN 27.7.44 till rederiet för reparation mm 12356:40 & 1428:44 för redskap.
SKN 4.8.44 bärgarlön till Beatrice & Caparen ,till envar 2202:80
SKN 25.9.44 till rederiet för skador 1718:08 /5.12 44 till Jungner 185:-

GG 93 CAPELLA 19.4.44

Skeppare Gunnar Karlsson berättar 1984

Vi visste att vi var i närheten av minfältet,men tog för givet att vi var öster om det.Vi hade gjort flera drag den här dagen när vi märkte att det var någonting på främre wiren vi tog upp. Då förlämmen skulle komma,skar den ut lite grand från sidan ,men det var ju inget ovanligt.Men då det var 10 famnar kvar på wiren så small det.Jag stod i hytten. En fruktansvärd svart rökpelare sköt upp i himlens sky vid sidan av båten som slängdes snett upp och föll ner på sidan så att de som var på däck åkte ner i brädgången.Jag kastades omkull i styrhytten och då jag liksom vaknade till igen låg jag på rygg med kompassen på magen och pipan jaghaft i munnen var avslagen. Min första tanke var att hoppa i sjön. Då jag kom ut på däck såg jag först inte någon av de andra,men efter hand kunde vi räkna in varandra och ingen var skadad. Två man sprang ner för att starta motorn som stannat men kom fort upp igen och skrek att vattnet forsade in. Kylvattenspumpen hade sprungit av ,men båten var läck också. Som väl var fungerade stora handpumpen på däck och vi turades sedan om att pumpa ända tills vi kom i land .Luna och Beatrice av Knippla hade skyndat till och hjälpte till att bärga en del av redskapen och annat som hängde utanför. Sen togs vi under bogsering hemåt. Motorns bottenram var i så många bitar att vi plockade upp den genom maksinkappen då vi kommit iland. Mycket av motorn måste bytas ut båten måste spikas om helt och det tog lång tid att få allt reparerat. Sedan kom en jobbig pärs vid sjöförklaringen. Det glömmer jag aldrig! Det fanns ju tydligen myndighetspersoner som trodde att vi själva ställde till sådana här historier.Båten var ju krigsförsäkrad. Men försäkringen för sökte dom först att lura oss på. Sådana där erfarenheter var nästan lika besvärliga som självaminsprängningarna. Det kändes fruktansvärt bittert att inte mötas av förståelse i en situation då vi gjorde vårt bästa för att skaffa livsmedel till landet.

Roy Åberg, besättningsman,berättar 1984

Jag stod vi stramaren när det small. Det kändes som en evighet när vattnet dånade och brusade efter knallen.Det kändes som om båten skulle sjunka. Då vattnet forsade över oss tog jag för givet att båten skulle sjunka och jag tänkte på hur jag så fort som möjligt skulle bli kvitt oljestället. Men då vattenmassorna brusatundan reste sig båten så sakta och snart kunde vi konstatera att vi alla var där. Nu gällde det att se vilka möjligheter vi hade att klara båten. Nere i skansen stod bordet,som stått fastskruvat i durken, på ända vid akterskottet och alla bänklocken hade kastats omkring En tavla som suttit fastskruvad på garneringenöver aktersta kojen hittade vi nere i en bänk och på den stod ett stort bänklock på ända. Tavla måste ha ramlat ner medan locket var uppe i luften vid själva smällen. Ganska

GG 93 CAPELLA 19.4.44

naturligt att alla tvättställ o.dylikt var sönderslagna. Och kulan,som suttit på masttoppen,den var helt enkelt borta.

~~xxxx~~ data

Motorfiskebåt på 61 brton byggd 1940 på Källö-Knipplan av Ek. L.19,5 B. 6 130 hkr motor. Huvudredare Georg Erling Anders Andersson på Källö-Knipplan Skeppare K.A.G.Karlsson.

TÄRNAN 19.4.44

MINSPRÄND MITT I NATTEN I SVEPT MINLED I MECKLENBURGSBUKTEN - 2 DÖDA.

Rapport

Avgick Lübeck tis 18.4.44 dest. till Göteborg. Rumslast: 525 ton styckegods (Textilier, apelsiner, bittermandel, porslin, stål- och järnvaror,färg mm) På däck endast ett par fastkedjade styckegods om 6 ton. Djupg. F 11'3'' - A. 14'7'' 14 ombv.

Minsprängd kl 03.45 ons 19.4 på lat N 54 20'- long.O 12 4,7'. Vind NO1, ingen sjö, smärre dimbankar. Ie styrmans vakt. Även befh på bryggan. Två man i maskin dödade. Alla skeppspapper förlorades.

Redogörelse

Fartyget avgick från Lübeck kl 17.45 tis 18.4. -Kl 03.23 passerades ändrings bojen vid Warnemünde och kursen sattes nordlig mot fyrskepp nr 13. Bojarna i minlinjen passerades i tur och ordning på c:a 50 meters avstånd. Kl 03.45 när den sista bojen siktats något om BB för att passeras på samma avstånd, inträffade en minexplosion, antagligen rakt under maskinrummet. Explosionen var så stark att allting ombord skakade loss och kastades om vartannat, så även besättningen. Ljuset slocknade och maskin stoppade omedelbart. Kände på maskintelegrafen som befanns vara loss och ledig, även roderledningen befanns obrukbar. Ångvisslan prövades genast för att ge signal för livbåtarnas bemannande. Densamma fungerade och besättningen förstod ögonblickliger att det gällde livbåtarna.Besättningen samlades efterhand i mörkret vid STB livbåt och började lossgöra och fira denna. Bägge båtarna var utsvängda och surrade som vanlig efter förordning. BB båt befanns vara sönderssprängd. Själv stannade jag på bryggan och iakttog hur fartyget betedde sig. Fann därvid att fartyget började få BB slagsida och att akterskeppet visade tendens att sjunka. När livbåten var firad frgade jag hur många som fanns i denoch fick till svar av Ie styrman:" Nio!" Själv uppfattade jag detta som 10 man. Då jag nu visste att stewarden ännu var ombord skulle alltså 2 man fattas. Antog då att dessa hörde till maskinpersonalen. 2e maskinister hade sin hytt utanför maskinnedgången. På grund av utströmmande ånga i BB-gången kunde jag inte tränga fram till hytterna eller maskinnedgången.

Jag gjorde därför en rodn för att utröna fartygets tillstånd och fann då att slagsidan ökades och att fartyget började sjunka hastigare. Jag beordrade stewarden ner i livbåten. Då fartyget nu gjorde en större överhalning åt BB gick jag själv i livbåten som låg förtöjd långsides med förliga ~~fånlinanx~~ fånglinan. Enär fartyget ännu hade någon liten fart föröver sedan jag kommit ner i båten kastades fånglinan loss och båten vändes med akterstäven mot fartyget för att inte sugas ner vid en ev snabb sjunkning. Under denna manöver kom en man upp på däck och befanns vara den svårt brände

TÄRNAN 19.4.44

2e maskinisten Torsten Möller , som på något vis, trots den utströmmande ångan, krånglat sig ut från maskinnedgången och nu firade sig ner i livbåten. Livbåten höll sig på kort avstånd från fartyget för att ev kunna upptaga de 2 ännu saknade. Inga ljud hade hörts på hela tiden från dessa båda saknade som med största sannolikhet dödats vid själva minsprängningen ochden åtföljande utströmningen av rusånga. Fartyget låg nu med akterdäck under vatten ochsjönk allt hastigare. Kl 04 var hela fartyget under vatten på backen när och med stark Bb slagsida. Strax efteråt lade sig fartyget helt på sidan och gick tillbotten. Livbåten kvarblev på platsen i väntan på ett annalkande fartyg som befanns vara minsveparen Condor. Livbåten styrdes längs sidan på Condor, besättningen togs ombord och livbåten togs på släp. Under tiden hade en fiskekutter beordrats ut att möta. Denna förde senare besättning och livbåt in till Warnemünde, där Mask. Möller lades in på sjukhus. Seestadt Rostock, Hälsingborg 20.4.44

Tage Fredriksson

Befh

Setterwall,UD, till dir. Harry Trapp i rederiet 19.4.44

(Inledningsvis meddelat att Tärnan sjunkit på 17 meters djup 10 minuter efter explosionen och att besättningen omhändertagist i Warnemünde av vice konsuln i Rostock och " genom dennes försorg kommede överlevande besättningsmännen att hemsändas imorgon e.m med ordinarie färjan till Gedser f.v.b till Sveige via Köpenhamn. I enlighet med överenskommelse utsändes samtidigt härmed i avskrift bifogade kommuniké rörande olyckan för publicering press och radio. Rörande det inträffade har jag skriftligen och per telefon underrättat KK, Statens Trafikkommission, SKN och Riksförsäkringsanstalten. Slutligen beder jag Eder mottaga uttrycken för min byrås och mitt eget varma deltagande med anledning av den svåra förlust som drabbat Edert företag.

Med utmörk Högaktning
J.Setterwall

Brev 21.4.44 från Arvid Richert,Berlin, till UD,Sthlm

Härmed får jag vördsamt meddela att vid ett av marinattachén ,kommendörkapten Östberg, idag i OKM avlagt besök för honom uppgivits att ss Tärnans minsprängning den 19 ds icke förorsakats av tysk mina.

Brev 19.4 från Kosnuln i Lübeck till UD, Sthlm

Närmare uppgifter om de saknade kan f.n. icke konsulatet meddela,då sådana saknas, men innehar rederiet i Gtbg med säkerhet förteckning över besättningen upptagande samtliga detaljupplysningar. Fartygets agent i Lübeck herr Armin von Hoerschelmann, hade ännu icke kommit i kontakt med rederiet kl 12 middagen den 19 april. Konsulatet föredrog att sätta sig i direkt

TÄRNAN 19.4.44

förbindelse med Kungl. UD med tanke på värdet av snabbheten i underrättelserna , då telefonförbindelse med Kungl. Beskickningen i ~~Altxdöberx~~ Alt-Döbern i det närmaste är omöjlig att erhålla. ((Beskickningen i Berlin blivit utbombad och evakuerats till förorten Alt-Döbern))
Konsulatate kommer att återkomma med närmare detaljer.

För konsuln. Thore E.Nyström
Konsulatssekreterare

Crew List (Kopl.eget)

Befh Tage Andreas Fredriksson, Ehrenssvärdsgatan 3,Malmö,9.11.82 Malmö
(Befh sedan 1940, räddade i aug 41 Bombade Venersborgs folk)
Ie styrman Arvid Rudolf Ekesjö, Paradisgatan 12,Gtbg, 28.2.12 Oljehult
2e styrman Karl Ivar Johannesson, Hullgatan 4a, Ttbg, 4.6.15 Skärhamn
† Ie maskinist Karl Ernst Leonard Karlsson, Jägersrovägen 25,Malmö,30.4.78 i Förlösa
✻ 2e maskinist Torsten Möller, Viktoriagatan 15,Gtbg, 9.2.79 Mölltorp
Stuert Sven Olof Gunnar Ljungström, Ekedalsvägen 3,Gtbg, 2.1.03 Gtbg
Kock Arne Gustaf Evald Nilsson, Stigbergsgatan 15,Gtbg,13.6.19 Högby
Matros Erik Gunnar Lundgren, Johannes Kyrkogatan 4:Gtbg, 28.3.96 Skärf
Matros Charles Werner Bergström, Celemnsgatan 18,Trelleborg, 23.2.17 i Köpenhamn
Lättmatros David Emanuel Eriksson, Långban, 13.10.14 Färnebo
Jungman Anders Henrik Andersson, Getgatan 15,Limhamn, 5.11.18 Limhamn
Eldare Gustaf Adolf Bengtsson, Hagagatan 4,Malmö, 1.9.90 Malmö
Eldare Fredrik Albin Wretman, Paradisgatan 10, Gtbg, 21.11.01 Sthlm
† Eldare Hans Olfrid Konstantin Åkesson, Danska vägen 9,Malmö, 21.5.89 i Malmö.

✻ = bränd avrusånga.

Sjöförklaring i Hälsingborg 25.4.44 kl 10

Sakkunniga fartygsinspektör Victor Hansson & sjökapten Joel Fänge
1) Hade fartyget undergått avmagnetisering?
2) Voro samtliga räddn.redskap i författn.enligt skick?
3) Flottarnas placering, var de surrade, flöt de upp?
4) Livbojars & livbältens placering samt om alla ombv hade fått livbälte på sig innan fartyget sjönk?
5) Sökte någon annan än befh efter de saknade?
6) Hur länge låg livåten kvar sedan fartyget sjunkit?
7) Fanns utkik utplacerad och i så fall var?

Befh Fredriksson: Tärnan var inte avmagnetiserad och inte försedd med avmagnetiseringskabel. Senaste inspektion av livbåtar etc ägt rum i

TÄRNAN 19.4.44

Göteborg i juli 43. Förflotten legat på lucka 2, akterflotten akter om lucka 3 på akterdäck. Båda var osurrade. 8 livbojar, varav 2 med ljus, funnits på bryggan, och akterdäck. En del äldre livbojar funnits på flottarna och i livbåtarna.Varje man i sin koj haft livbälte & livväst. Ett 20-tal livbälten låg i lårar på bryggan och båtdäck. Någon, men ej alla, vid explosionen hunnit få livbälte med sig och tagit det på sig i livbåten. Befh efteråt hört att 2e styrman ,sedan han gått i livbåten, åter gått ombord och försökt tränga in i gångarna för att söka efter de saknade. Ie maskinisten och eldare Åkesson båda varit i maskin där de haft vakten. Åkesson skulle just purra 2e maskinisten Möller men explosionen inträffade innan han hunnit göra det. Livbåten rott runt Tärnan innan hon sjönk.Legat kvar en halvtimme på platsen efter det hon sjunkit Utkiken hade stått på bryggan men vid tillfället just gått föröver för att purra frivakten. Både befh och Ie styrman på bryggan vid explosionen.

Ie styrman Ekesjö: Såg åtminstone en av flottarna flyta ut då Tärnan sjönk. 2 livbojar med ljus o lina funnits akterut och en på bryggan. Därjämte 6 vanliga livbojar på bryggan.

2e styrman Johannesson: Sedan han först gått i livbåten steg han åter ombord och försökte ta sig in midskepps för att söka efter de 2 saknade men kunde för ångans skull bara ta sig fram till Kockens hytt. (Enskiss över inredningen ombord finns i handlingarna i Hälsingborg)

Eldare Wretman: I stockhålet vid explosionen.Lejdaren borta, inte kunnat ta sig upp den vanliga vägen.Han försökte då ta sig ut genom gången till maskinrummet men kunde intekomma fram där. Han gick då tillbaka och lyckades med hjälp av en ledstång klättra upp och ta sig ut. I gången till maskinrummet hade han försökt lyssna efter de i maskinrummet kvarvarande personerna men hörde bara väsandet av utströmmande ånga.

Lättmatros Eriksson & Matros Bergström: Eriksson såg en flotte flyta ut då Tärnan sjönk. Legat kvar något, kanske 10 minuter.

KK memorial 14.6.44

Fartyget torde av allt att döma hava stött på en från luften nersläppt magnetmina vilken exploderade under maskinrummet. Ex officio

Bo Bersgström

SKNEIII 297 Effekter

Befh förlorat för 2325:- och instrument för 556:-

Ie styrman -"- 1331:- 2e styrman för 1256:-

Trista tryckta formulär.

TÄRNAN 19.4.44

Nya hyror

De flesta gick arbetslösa ännu i juli och sedan kom sjöfartsstoppet. Befh mönstrat på ss Falken 26.6.44, 2e maskinsiten på ss Gripen 6.6.44 Matros Bergström 21.6 mönstrat på ss Tanto.

STB livbåt

Transporterades med tåg från Warnemünde till LüBeck och vidare med båt till Göteborg,varefter den såldes för 150 kr. Hela hemtransporten gick på 129:58

VRAKET

16.5.44 skrev d/s a/s Hetland i Köpenhamn till SÅFatt de var intresserade att köpa vraket av Tärnan. Brevet sänts till SKN som tydligen inte svarat. 25.5.44 skrev Theo.Kock & co i Köpenhamn till SKN att de hade intressenter vraket och även för vraket av motorseglaren Patria. "Vraket säljes ev." står det i blyerts på mappen.Men inget finns som talar för att det sålts. Ingen proveny till SKN noterats,

---

Assurans

SKN 17.5.44 för totalförlust utbetalat 350.000:- plus revers 50.000:-(6/44)
SKN 30.6 utbetalat för effekter10031,80 plus livbåtspengar 7000:-
SKN 25.7.44 till rderiet 6784:45 i hyresersättningar.
27.2.45 kostnad för hemtransport av livbåt 129: 58
- proveny för såld livbåt 150:-

UDHP80c 3519

Telegram konsulatet Lübeck till Berlinlegationen 19.4

Dampfer Ternan nr 5721 ist um 5 Uhr heute morgen auf eine Mine gelaufen und untergegangen stop Besatzung jetzt in Warnemünde und reist morgen über Kopenhagen nach Schweden zurück stop Das schiff liegt 17 meter tief stop Erste Maschiningenieur Karlsson und Heizer Åkesson sind verloren gegangen stop Auswärtiges Amt in Sthlm hat schon Telephonische mitteilung bekommen stip Das konsulat versucht Telephonverbindung mit der Gesandtschaft zu bekommen bis jetzt ohne erfolg stop für Besatsung in Warnemünde alles schon in ordnung auch mit Pässen Geld Visum Fahrkarten unterkunft usz stop brief schon unterwegs =Schwedisches Kosnulat

Brev 19.4 från Lübeckkonsulatet till legationen i Berlin

Konsulatet får vördsamt meddela att ss Tärnan av Gtbg kl 05 den 19.4 gått på en mina och sjunkit utanför Warnemünde.Fartyget sjönk på 10 minuter. Det var på resa L-beck-Gtbg och fullastat.Lasten bestod i huvudsak av frukt och salt.Av besättn. förlorades Ie mask.Karlsson och eldare Åkesson som följde med fartyget i djupet. Den 19.4.erhölls underrättelse om olyckan och satte

TÄRNAN 19.4.44

sig konsulatet genast i förbindelse medKungl. Beskickningen,men då omedelbar telefonförbindelse icke kunde erhållas,tillät sig konsulatet undantagsvi att sätta sig i förbindelse med Kungl UD i Stockholm, som erhöll förhandstelefonmeddelande om det skedda kl 11 f.m.svensk tid. Det lyckades konsulatet att komma i telefonkontakt med kaptenen och ordnades omgående genom konsulatates försorg så att Kungl. vice-konsulatet i Rostock sände hjälp till Warnemünde, och ordnade med utställande av pass och viseringar, biljetter, pengar och inkvartering tills imorgon 20 april,då besättningen kan beräknas hemresa över Danmark.Konsulatet anmälde omedelbart samtal till Alt-Döbern nummer 327 ((Berlinbeskickningen utbombad och evakuerad till Alt-Döbern)) för att enligt gällande isntruktioner så snart som möjligt meddeka det skedda,men ännu kl 14 hade icke någon förbindelse uppnåtts. Om i e.m icke någon förbindelse uppnås,kommer kosnulatet telegrafiskt att meddela Kungl. Beskickningen om det inträffade. (Se telegram sid 5)

Kungl.Svenska Konsulatet
För konsuln Thore E.Nyström
Konsulatssekreterare

SKNEVII 405-407

LASTEN.

531,037 ton styckegods

3391 lådor & 156 häckar apelsiner = 92692 kg Till 10 firmor i Gtbg,Sthlm och Häslingborg.
80 lådor Madeiravin = 2180 kg AB Vin- & Spritcentralen,Sthlm
400 säckar Mandel = 40.000 kg Till 9 firmor i Gtbg o Sthlm.
167 balar & 13 säckar hasselnötter = 9000 kg till 2 firmor i Göteborg.
7 fat kapris 6 580 kg -"- -"-
8 säckar Johannisbrödkärnmjöl = 408 kg Kilsunds AB, Borås
1 låda mineralvatten = 88 kg (50 flaskor Wildunger Helenen-Quelle) Till Hälsingborgs Gummifabrik AB
1 låda mineralvattenrör (Trinkröhren) 143½ kg Apotekarnes Droghandels AB
2200 säckar Vacuumsalt 110.000 kg AB Hanson & Möhring,Gtbg
Ett parti stensalt 200.000 kg J.F.Högbergs Saltimport i Gtbg
1 låda sidenväv (Schirmstoffe) 88 kg Hertz & co ,Gtbg
7 lådor konstsilkegarn (Jumpersilke) 872 kg Nordiska Indutri AB,Gtbg
1 låda handskar 67 kg & 1 låda strumpor 40 kg -"-
3 lådor cellull 362 kg & 2 ldr konstsilkegarn 145kg A.Johansson Mark &coAB Gtbg
7 balar vävnader 814 kg Manufaktur AB Hertz & co, Gtbg
1 låda konstsileschiffondukar 66 kg F.W.Hasselblad, Gtbg
2 kartonger gummiband 54 kg -"-
1 låda blyertspennor 77 kg -"-

Forts

TÄRNAN 19.4.44

Forts last

1 låda munspel (54 dussin)	67 kg	AB F.W.Hasselblad & Co, Göteborg
2 kartonger dockor	58 kg	-"-
1 låda strumpor	129 kg	-"-
1 låda sysilke	120 kg	-"-
1 låda glasknappar	116 kg	-"-
1 låda prydnadsporslin	85 kg	-"-
9 paket stengods	13½ kg	-"-
8 paket virkade baskermössor	111 kg	-"-
5 kartonger damkappor	30 kg	-"-
4 paket knappar (100 gross)	19 kg	-"-
5 paket regnkappor	52 kg	-"-
i låda vävnader(mattkrepp)	168 kg	H.I.Heyman & co, AB,Gtbg
4 lådor vävnader & 1 bal cellull	469kg	P.M.Lithander & co,Gtbg
18 lådor konstsilkegarn	1852 kg	Kilsunds AB, Borås
7 lådor cellullgarn	1204 kg	Marks Textilfabrik,Kinna
1 bal linneväv 49 kg	49 kg	Johansson Mark & co Ab, Gbg
1 bal inläggsväv	166 kg	Hedströms kravattfabrik, gtbg
13 lådor cellullgarn	1872 kg	AB Claes Håkansson, Kinna
7 lådor -"-	1189 kg	Lindelöf & co AB, Gtbg
3 kartonger anilinfärg	196 kg	Dorch,Bäcksin & co, Gtbg
3 fat kopparbrons	156 kg	Färg AB International,Gtbg
4 fat jordfärg (bronsrött)	290 kg	GTBG Färg - & Fernissfabrik
48 fat Pyrolusit (Brunsten)	10.808 kg	Ackumulatorfabriks AbTudor,Sthlm
3 lådor klichégummi	269 kg	Jungner & Jungner AB,Göteborg
17 kartonger Elmateriel (5000 st strömbrytare, 1000 st Abzweifdose, 2000 st Verbl. Steckdeckel 3300 st rör förbindningsdelar)	324 kg	AEG, Gtbg
2 lådor el. porslin	190 kg	Joel Olsson El AB,Gtbg
34 lådor el.materiel (isoleringsband)	1329kg	ASEA, Sthlm.
1 låda el.porslin	57 kg	-"-
1 låda muffar,vinklar o,a i järn	76 kg	-"-
3 lådor isoleringspackningar	238 kg	-"-
2 lådor el.materiel (porslinskopplingar)	183 kg	Bröderna Engström el ab gtbg
4 lådor el. porslin	256 kg	Svenska Elektro Hälsingborg
1 kartong cykellyktor (5000 st)	45 kg	AB Harald Wellgren, gtbg
1 låda droppglas	126 kg	Apotekarnas Droghandels Ab,Gtbg
1 låda gängverktyg	126 kg	Strömman & Co AB, Gtbg
98 buntar & 2 lådor stålpansarrör	3743 kg	El.AB Abeta, Malmö
16 kollin panndelar	1712 kg	W.Sonesson & co, Malmö

Forts

TÄRNAN 19.4.44

Last forts

1 låda järnvaror	155 kg	Paulssons Järnhandel,Hälsingborg
1 st el.magnetisk packvåg i lådan	85 kg	Svenska Häftstiftsfa briken Örebro
2 lådor ringar & knappar i ben	55 kg	Ludwig Wigart & Co,Hälsingborg
120 lådor hårdpappershylsor	4532 kg	Kampenhofs A B, Uddevalla
5 lådor stengodsporslin	551 kg	AB Turitz & Co, Gtbg
3 packar papper (Kartong)	534 kg	Esselte AB, Gtbg
2 lådor inkokningstermometrar	75 kg	AB Glabo, Gtbg
1 låda grönsaksskärare (100 dussin)	137 kg	
34 buntar stålpansarrör (5340 meter)	4529 kg	El.AB Skandia,Sthlm
2 lådor järnnitar	212 kg	ABC-fabrikerna,Kungälv
1 packe Marmorellapapper	149 kg	Levin & Nyström, Gtbg
43 lådor Bosch startmotorer (170 st)	2976 kg	AB Volvo, Göteborg
11 paket Boschfördelare	250 kg	
1 lådor tvål- & smördosor i aluminium	110 kg	Lundberg & Allert ,Gtbg
1 låda saxar	25 kg	
1 låda nyckelämnen (2100 st cyl.nycklar)	28 kg	
17 kolli fasslangar med muffar	146 kg	
1 låda brynen	20 kg	
2 lådor inkokningstermometrar (2200 st)	93 kg	Wilh. Denninghoff AB Göteborg
20 kartonger med röda gummiringar (110.000 st)	643 kg	
1 låda nycklar (2700 st)	35 kg	
1 låda spiralborr	44 kg	
3 lådor skruvmejslar	370 kg	

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ovanstående last, totalt 501.337 kg, var assurerad i SKN.
Övrig last, 30 ton, var försäkrad i Tyskland (Se nedan)

LAST försäkrad i Tyskland

145 fat anilin	6979 kg	AB Anilinkompaniet
78 kolli stålpnasarrör	2773 kg	S.Andersson & co
8 lådor stålpansarrör	1600 kg	Jacob Jacobsen
7 fat kapris	700 kg	Skandiatransport
3 lådor celluloid	352 kg	Herman Holmberg
3 lådor stålvaror	385 kg	AB Otto Hillerström
2 lådor järnvaror	55 kg	Nordisk Transport
5 kartonger spissvärta	10 kg	?
1 låda glasögonfodral	75 kg	?
1 låda el.porslin	70 kg	Svenska Elektroengros
13560 kg apelsiner	13560 kg	?
38 fat Silkowan	3301 kg	?
39 fat plexilim	4370 kg	?

Forts

TÄRNAN 19.4.44

Forts.Last

4 fat Acisin	696 kg	?
29 fat Kercon	2565 kg	AB Grahm & co
6 fat bronsfärg	680 kg	G.AhlströmFärg AB
17 packar papper	2460 kg	Gustav Lagergren & co
1 låda mjölsiktmaskin	?	Eriksbergs varv, Gtbg
1 låda bagerihjälpmaskin	?	-"- -"-

De 2 sistnämnda lådorna bärgades enligt telegram till SKN från Max Pflein 26.7.44 av Marine Bergungs & Seedienstkommando, Kiel och införts till Warnemünde. Maskinerna delvis sönderslagna vid explosionen. SKN avsagt sig allt intresse eftersom maskinerna var avsedda för Eriksbergs varv i Göteborg och ass i Tyskland.

SKN utebetalat sammanlagt 562.478:50 till lastägarna. Inga uppgifter om provenyer.

Egna noteringar

Sista resan före pensionen för maskinisten

Den omkomne övermaskinist Karlsson hade varit i rederiets tjänst sedan 1916 och skulle efter den resa som blev hans sista ha gått iland med pension. 1943 mottog han Patriotiska Sällskapets guldmedalj för lång och trogen tjänst. Befh Fredriksson hade varit sedan 1908 i rderiet och fick 1942 samma medalj i guld. Tärnans besättning kom till Malmö 23.4.44 Befh omtalade att yskarna tagit hand om de skeppsbrutna på bästa sätt och lämnat all tänkbar hjälp. Då under hemvägen olycksplatsen passerades hyllades de omkomna med en tyst minut och flaggan halades på halv stång.

Historik

Laståagare på 512 brton byggd 1915 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål L.51 B 9,2 Tillhörig Hallands Ångbåts AB (Harry Trapp) i Göteborg. Kontrakterad vid Lindholmen i juni 1914. Sjösatt 15.6.15 och lev 21.7 s.å Lev försenad 4 mån, av kriget. Rederiet hade då Halmstad som hemort och hette Halländska Ångf.AB, bildat 25.9.1850, framtill 1872 då det ändrade namn till Hallands Ångbåts AB. 600 ihkr. 10½ knop på last. Lång brygga och back med 2 för- och en akterlucka, häckakter, 2 polemaster av järn en mellan förluckorna och en på förkant av akterluckan, med utriggare och 5 bommar. 5 ångwinschar från John Williams South Hylton eng. works. Nybyggnadspriset 1915 var 289.500 kr. Inredn. i däckshus midskepps med salong och pentry på förkant av pannkappen, köket på akterkant och om STB befh hytt, tambur och wc, om BB mäss och stuertshytt. - Befälshytter och manskapsmäss låg på båda sidor om maskinkappen. Skans i backen. Alla skott i inredningen panelade i furu. - En direktverkande högergående triple ytkond. maskin för 190 lbs tryck på 600 ihkr. Sidokolboxar. Tärnan gick

TÄRNAN 19.4.44

hela sin tillvaro för Hallandsbolaget på traden Lübeck- Göteborg ,frånsett juni-1ug 1919 då hon tillsammans med Nissan och Ludwig Kollbegg under den s.k. Sjöfartskommitténs kontroll gick för ententemakternas räkning mellan Sverige och England. Hon hade aldrig några nämnvärda haverier. - 1.6.29 avled i Lübeck befh Frans Möller,Hälsingborg, 57 år, som hade fört Tärnan sedan juli 1919 och varit 28 år i bolaget. - 8.8.41 räddade Tärnan i stora Bält folket från ss Venersborg som bombats i brand av ett engelskt bombplan. - Den 7.7.24 hade hon en lindrig grundstötning vid Köpstadsö i Göteborgs skärgård. -

Kapten Fredriksson

Tärnan befh på sista resan,Tage Fredriksson, hade varit i bolagets tjänst sedan 1908 och fått Emmerymedaljen i guld 1941. - Speciellt hade han trivts med Tärnan. Han gick iland för gott på sin 65-årsdag 9.11.47 efter sista tid 1946-47 som befh på nya ms Örnen i trafik på Holland,Portugal och Spanien. 1945 var han befh på "Sessan" vid resor med KZ-fångar från Tyskland till Sverige och vid repatrierings-resor hösten 45. 1946 fick han mottaga Kung Christian X:s frihetsmedalj som tack för allt såsom god och tystlåten kontaktman under ockupationsåren. 9.11.57 fyllde han 75 år.

LL 557 GLIMMAREN 21.4.44

SJÖNK EFTER MINEXPLOSION RAKT UNDER STORMASTEN 60′WtN SKAGEN I HÖG SJÖ.

Rapport

Avgick tors 13.4.44 från Gravarne för fiske i Skagerack.7 ton is i rummet 12 ton cemen-& stenbarlast. Djupg F 8′- A.10′. 5 ombv.
Minsprängd tors 20.4 kl 16.50 c:a 60′WtN Skagen i djupa rännan.Vind SSW 5 sek.meter,hög sjö, disig luft, sikt c:a 2′. 3 man skadade. Under det ankaret winschades in och befann sig c:a 25 famnar från bottnen inträffade en min-exlposion. Sannolikt har ankaret kommit i kontakt med en mina.

Besättning

Skeppare Gustaf Herbert Edvin Karlsson, Gravarne ,33 år
Huvudredaren Johan Edvin Karlsson,60 år, far till Gustef och Eskil
Fiskaren Eskil Karlsson, Gravarne
Fiskaren Karl Henry Martinsson, Gravarne, 27 år
Fiskaren John Åke Wallberg, Lysekil, 33 år.

Rapport

Tors 13.4 avgick vi från Gravarne till fiskeplats c:a 30′WSW Hållö .Dit Dit kom vi efter 4½ timmes gång .Efter framkomsten ankrade vi och påbörjade fisket. Fre 14.4 förflyttade vi oss 3-4′västerut och ankrade. Lör 15.4 fiskade vi och förflyttade oss c:a 2′NW . Sön 16.4 hade vi först varit i kontakt med Vinita,Zaima,Zaron,Standard, Midland och Juno och fiskade på e.m. Måndag 17.4 kl 15 lättade vi ankar och hade kontakt med Carina, Lizzie Anna och Ingarö och diskuterade fisket. Enär Ingarö hade fått mest fisk ankrade vi i närheten av henne. Tis 18.4 kvarlåg vi och fiskade med snurrevad.På kvällen samma dag förflyttade vi oss nordvart c:a 5′. Där fiskade vi till ons middag 19.4 men på grund av dålig fisktillgång förflyttade vi oss västerut c:a 6′. Där träffade vi Valenci av Hönö och diskuterade fisket. Sedan förflyttade vi oss c:a 2′NW från Valenci. Där fiskade vi hela onsdagen och såg denna dag bl.a Gotland, Boren och Birgit från Hönö .Vi låg kvar på samma plats och tors f.m 20.4 gjorde vi 3 drag.Djupet var här c:a 95 famnar. Vi såg här bl.a Dalarö, Boren av Hönö, Sani och Timor av Öckerö .Mellan kl 14 och 15 förflyttade vi oss nordvart c:a 5′ tidsminuter. Där kastade vi ankar och gjorde ett fiskedrag. Djupet var där c:a 110 famnar. På f.m hade det blivit regntjocka som tätnade på e.m så att vi inte såg någon annan fiskebåt. På grund av den ringa fisktillgången beslöt vi oss för att gå ngt österut. Vi hade nu 100 lådor fisk ombord ochämnade gå iland då fångsten uppgick till 120 lådor. Vi skulle därför winscha upp ankaret,fastsatt vid en kort bit kätting och därefter wire. Vi hade ute c:a 300 famnar wire på ankaret. Efterdet att c:a 225 famnar wire winschats hem exploderade en mina rakt under stormasten på ett djup som vi inte kan uppskatta. Båten lyftes av vattenmassorna och alla som var på däck slungades omkull. Winschen skakades sönder,nedgångskappen förstördes, livbåten skadades mycket,storbommen

LL 557 GLIMMAREN 20.4.44

gick ur svanhalsen och lanternorna på stormasten gick sönder. Fartyget sprang så svårt läck att det inte gick att hålla det flytande genom pumpning. Motorn med påkopplad pump gick ungefär 15 minuter men stannade när vattnet stigit upp till luftventilerna kl 17.05. Under tiden sattes livbåten i sjön för att ta upp Eskil Karlsson som skötte winschen och som vid explosionen slungats 20 meter från båten tillsammans med ett livbälte. Han fick ligga i vattnet c:a 30 minuter och var så utmattad att han förlorat talförmågan när vi tog upp honom. Trots fortsatt pumpning med diafragmapumpen steg vattnet mer och mer. Vi tog därför fram proviant, vatten, tändstickor, fartygets handlingar, livbåtskompassen och några täcken. ~~då vi lämnade Glimmaren~~ Då vi lämnade Glimmaren var den minst halv med vatten. Livbåten läckte på grund av sina skador och måste ösas oavbrutet. Då vi viste var vi skulle söka de andra ~~båtarna~~ båtarna rodde vi åt SSO och nådde efter c:a 2 timmars rodd Dalarö.

Gravarne 2.5.44
Herbert Karlsson

Sjöförklaring i Lysekil på rådhuset kl 12 den 6.5.44

Sakkunniga hamnkapten Axel Färnlöf & kapten Fritjof Hjemvik: Inga frågor.
Assurerad för 105.000 kr och redskapen för 5000 i SKN.
Advokat Tage Zetterlöf, Gtbg, för SKN.
Alla fem från Glimmaren infunnit sig.

Skeppare Herbert Karlsson: Hans far Johan stått utkik i fören, hans broder Eskil skötte motorn. Inte tidigare sett någon mina. Efter explosionen genast satt till motorpumpen och däckspumpen (Diafragmapumpen) som båda varit i gott skick. Alla gjort vad de kunnat för att rädda båten. Varit kvar ombord c:a en timme efter explosionen.

Landsfiskal Gunnar Nyblom: Ifågasatte här huruvida olyckan möjlinen timat inom för fisket spärrat område, och anhöll att målets fortsatta handläggning måtte försiggå inför lyckta dörrar. Allmänheten fick förty avträda ur rättssalen.

Skepparen fortsatte: Han hade inte kunnat kontrollera distansen ty logg hade inte satts ut. Ström och vind hade varit än östlig, än västlig. De hade frågat besättningarna på de andra båtarna var de befunnit sig De hade inte sett några svenska märken men från en annan båt hade de hört att på gränsen till det förbjudna området varit utsatta 3 prickar. Den 19.4 hade man sett Capella som den 20.4 fick en mina i trålen c:a 50-55' WtN Skagen. Glimmaren hade nog vid explosionen befunnit sig längre västerut än Capella, De hade inte i sjökortet prickat ut sin position. De hade följt 100-meterslinjen.

Johan Edvin Karlsson: De hade frågat besättningarna på mötande båtar hur långt avståndet varit till minfälten och fått skiftande svar. Glimmaren

LL 557 GLIMMAREN 20.4.44

hade nog varit 1'W om Capella. Av rädsla för att tappa kontakten med de andra fiskebåtarna hade de inte vågat stanna längre ombord.Med Dalarö hade de gått tillbaka och sökt efter Glimmaren men utan resultat.

Eskil Karlsson: Han mindes föga av det som skett efter explosionen.

Karl Henry Martinsson: Hanoch Wallberg sysslat med fisket.De hade inte tänkt på var fartyget befunnit sig. Hade inte sett några märken.

John Wallberg: Inte själv talat med någon av besättningen på de andra båtarn

---

KK memorial 21.6.44

Minexplosion i fartygets omedelbara närhet. Ex officio.Bo Bergström.

SKN EIII vol 298

Brev t. SKN från advokat Tage Zetterlöf,Göteborg,8.5.44.

Jag får härmed meddela att jag lör 6 ds inställde mig såsom ombud för Eder vid Glimmarens sjöförklaring i Lysekil. I sjörapporten,som hade uppsatts av stadsfiskal Sandell,uppgavs positionen vid minsprängningen till 60' WtN Skagen. Det uppgivna stället ligger väl innanför spärren. I rapporten uppgavs vidare att man tors 13.4 påbörjat fisket 30' WSW Hållö. Därefter hade man fiskat och förflyttat sig i övervägande W riktning olika uppgivna distanser. Vid en kontroll visade det sig att de uppgivna distanserna och kurserna icke på långt när förde fram till den slutliga positionen. På mina olika frågor medgav befh Karlsson att han icke kunde åberopa några som helst egna iakttagelser till stöd för uppgiften om platsen för minsprängningen, men att han vid samtal med andra fiskare vid olika tillfällen under fiskets gång,hade trott sig vara 60' WtN Skagen då olyckan inträffade. Han medgav vidare att Glimmaren kunde ha befunnit sig på samma vattendjup nästan var som helst, både ostligare och västligare om det antagna stället.Det är sålunda på intet sätt uteslutet att Glimmaren kan ha befunnit sig på förbjudet område. Karlson förklarade emellertid att han för egen del inte haft någon som helst misstanke om att så kunde vara fallet. Han verkade synnerligen trovärdig och tillförlitlig och gjorde överhuvudtaget ett mycket gott intryck. Hans uppgifter om positionen och dess obestämdhet vitsordades av hans fader och broder. De både besättningsmännen, inte besläktade, hade ingen kännedom om läget men bekräftade att Karlsson vid olika tillfällen diskuterat saken med andra fiskebåtar. Intet framkom som skulle tyda på att man inte efter olyckan gjort allt vad som kunde göras.Såvitt jag kan bedöma,bör protokollet komma att visa att platsen för minsprängningen är synnerligen oviss och att intet hindrar att den inträffade på förbjudet område. Däremot kommer protokollet icke attinnehålla något som skulle tyda på att man ombord varit medvetna härom .Så snart protokollet föreligger skall jag översända detsamma.

Högaktningsfullt
Tage Zetterlöf
Advokat.

LL 557 GLIMMAREN 20.4.44

Assurans

Glimmarens ägare i brev, Lysekil 6.7.44 genom Lysekils Advokatbyrå anhållit hos SKM om att utfå 110.000:- för fartyg och redskap och 5352:50 för oljor och proviant samt för effekter kr 4010:- Med Glimmaren sjönk 11 fat tjärolja, 6 fat skifferolja, 4 fat råplja, 2+ fat smörjolja, 1 fat fotogen,100 liter kokillolja, 100 tomlådor,proviant för 150:- och 7 ton is värd 245:- Totalt 119.381:80.

SKN skrev till advokatbyrån 10.7.44

Vi har att erkänna mottagandet av Edert ärade av 6 ds jämte därvid fogade handlingar, vilka vi genomgått. Det synes oss knappast kunna råda något tvivel om att Glimmaren vid olyckstillfället befunnit sig icke oväsentligt väster om dem linje som utgör gränsen för det tillåtna fiskevattnet inom vilket vår försäkring är gällande .Då det emellertid för fiskefartyg är vanskligt att bedöma positionen ,då de i regel saknar erfordeliga instrument härför ,äär vi likväl beredda att ex gratia ersätta totalförlusten .Härvid utbetalas totalförlustvärdet å såväl fartyg som redskap med 110000 kr ,men någon ersättning för oljor och proviant härutöver kan givetvis icke utgå med mindre särskild försäkring härför varit tecknad Beträffande ersättning för effekter förhåller det sig så att vår ersättning endast avser rederiets ersättningsskyldighet enligt gällande förordning, och någon ersättning till de personer som samtidigt varit redare för fartyget kan givetvis formellt icke utgå. Det gäller sålunds de tre herrarna Karlsson .Beträffande Wallberg och Martinsson är dessa i princip berättigade till ersättning ,men de ersättningsgilla beloppen torde torde juridiskt icke överstiga kr 450:- och sannolikt icke 337:50. ((Wallberg begärt 720:- ,Martinsson 770:-)) Då hela vår ersättning emellertid utgör en ex gratia-ersättning äro vi beredda att för samtliga förlorade effekter utbetala ett sammanlagt belopp stort kr 2500:- vadan det totala ersättningen skulle uppgå till kr 112.500:- Beloppet utbetalas emot närslutna kvittoformulär behörigen underskrivna av rederiet in duplo i retur.

SKN 18.7.44 utbetalat 112500:- allt som allt.

T.Fredh:Flykten & Hjälpen -82

Åke Wallberg berättar

När smällen kom stod Herbert Karlsson föröver,kastades upp och föll idäck. Eskil Karlsson slungades 30 meter ut i vattnet. Det blåste friskt. Livbåten fått 3 bord på STB-sidan bräckta. Vi såg att Eskil fått tag i en frälsarkrans som han höll sig uppe på. Innan vi gick i båten plockade vi med lite kläder,bröd och socker. Innan vi lämnade kom Edwin Karlsson .som var äldste man ombord, med ett stort fång ved som han trots Åkes protester lämpade i båten. Edwin:" Tig still och ta emot veden. Du får tids nog veta vad vi sk

LL 557 GLIMMAREN 20.4.44

ha den till." Det blåste bra och sjön var grov. Inget fartyg i sikte, Vi tog upp Eskil. Det var svårt att ro .Vi kom ner i djupa vågdalar och såg då inte någonting. Jag och Henry rodde.Bara efter en kort stund knäcktes tollepinnarna . Det var nu som Edwins ved kom till nytta. Han visste att rodd i hård sjö innebär stora påfrestningar på tollepinnarna . Eskil öste och Edwin satt och täljde nya tollepinnar. Minst 50 pinnar gick det åt under de timmar vi rodde. Vi hade kompass och sökte hålla kurs mot danska kusten. När vt var uppe på vågkammen fick vi syn på en fiskebåt som dragit klart för dagen. Vi vinkade och hissade ett par kalsonger på en bambustång. När vi var 50 meter från båten,som var Dalarö av Hönö, kom skepparn upp ur maskin och fick syn på oss. Vinden hade då friskat och vi som rodde var mycket trötta. "Är alla med?" var det första Arvid (Skepparen på Dalarö) frågade oss. Han såg att vi var fem i båten och visste att det behövs 6 man på snurrevadsfiske, men på vår sista resa var inte Harry Danielsson från Kornö med. Vi gick ombord i Dalarö som tog upp livbåten på däck. Det var en mycket mollstämd resa hem till Gravarne. Det varmycket folk på kajen i Marstrand när vi kom in. Ingen visste att Glimmaren sänkts men alla såg att det var mycket folk på Dalarös däck. När vi senare satt på ett matställe kom reaktionen.

((Foto av Glimmaren på sid 107 i "Dom hade inget val", 1985))

Eget Historik

Motorfiskebåt på 67 brton byggd 1942 i Källö-Knipplan av ek Och furu. L. 20 B. 6 Huvudredare Johan Edvin Karlsson i Gravanre med 2 söner som delägare. Lev hösten 1942. 180 hkr Skandiamotor. Gravarnes största och modernaste fiskebåt, med värmeledning ,wc, el.ljus etc. Nybyggnadspris 1942 108.000 kr. Som ersättning lät Karlsson 1944 bygga en ny Glimmaren vid Studseröds varv, på 70 brton med 170 hkr motor,l 20.4 B.6,2

En namne, GG 328 Glimmaren av Hönö, råkade 17.9.42 ut för 8 minexplosioner i närheten.

BIRGITTA 23.4.44

EFTER KOLLISION I PLYMOUTH SOUND SATT PÅ GRUND FÖR ATT INTE SJUNKA.

Rapport

Avgick tis 18.4.44 från Workington via Milford Haven för konvoj till Plymouth med rumslast av 1800 ton kol. Djupg F 15'5" - A 17'5 " 225 ombv
Sön 23.4 kl 16.08 under lots ledning i Plymouth Sound i tät tjocka kolliderat med engelska ss Sherwood och blivit läck i rum 2. Befh vakt, utkik på backen. ss Sherwood höll sig inte i föreskriven farled för ingående fartyg till Plymouth och siktades först någon minut före kollisionen 7 streck förut om STB styrande med c:a 3 knop för Birgittas midskepp.Birgitta styrde med sakta fart för Gate Vessels at Plymouth boom defence och avgav reglementsenliga mistsigmaler.Sherwood gav mistsignaler och blåste backsignal före kollisionen. Inga lanternor observerads på Sherwood som gick helt mörklagd. Egna lanternor brunno klart fast avskärmade. Kompassjusering utförts i Liverpool 11.2.44.

Journalutdrag

Sön e.m 23.4 ONO2, tjocka, utkik på backen, mistsignaler.
Kl 15.45 lots mobord,styr efter lotsens anvisningar. Kl 16.06, då fartyget gick med sakta fart framåt,dök en ångare upp tvärs vår kurs om STB.Full back slogs genast i maskin men kollisionen var oundviklig och det andra fartyget körde in i vår sida STB på akterkant av lucka 2 kl 16.08 och rev upp ett hål i bordläggningen ner under vattenlinjen. Det andra fartyget befanns vara Sherwood av London ((1230 brton,Byggd 1924i Stockton)) som inte hade lots ombord. Vid pejling visade det sig vara 9" vatten i STB rännsten och 5 minuter senare 14" varför pumparna satts på stormläns från kl 16.10. Kl 16.50 ankrat, STB + 30 famnar. Följande pejlingar tagits: Kl 16.40 STB 26" , kl 17 STB 3', BB 5', Kl 17.40 STB 6'2" , BB 8'5". Kl 18.10 STB 9'6" , BB 11'2" . Alltså svårt läckage. Djupgåendet ökat från F 16'- A 17'kl 16.10 till F.19'- A 15'5"kl 17.40. Bogserbåt kommit långsides kl 16.30 men måste invänta besked från the Harbour Master. Kl 17.40 fått lots ombord,lättat ankar, bogserats av 2 bogserbåtar och satts på grund efter lotsens anvisningar på en sandbank,Cattedown, kl 18.10 Fartyget var då nära sjunka. Djupg kl 18.10 F 21'- A. 15'.

Plymouth28.4.44
S .Sandberg
Befh

Maskindagboken

Sön 23.4.44 ST 15.10, SF 15.11, St 15.40, SF 15.42, HF 15.43,SF 15.53, FF 15.55, St 16.02, SF 16.03 varierande farter hela vakten.Kl 16.08 blev det stopp och fullt fart back .Kl 16.09 märktes en hård stöt i STB sida.Efter detta varierande manövrar. Länspumpen omedelbart satts igång från förrummet. St 17.10 Klar i maskin 17.44, SF 17.48,FB 17.49 Stopp 17.50, SF 18.00, St 18.05, SF 18.10, St 18.16.FF 18.17 st 18.18 Väl i maskin 18.25 Länsning från förrummet. Plymouth 8.4.44

BIRGITTA 23.4.44

Sjöförklaring på vice-konsulatet i Plymouth den 12.5.44 kl 11

Expert,Befh på Halvard Bratt,Per Anders Andersson & befh på Nordöst av Göteborg, Karl Ivar Tegelberg.
Vicekonsul Carlile Davis.

Befh Sandberg: Avgick Workington tis 18.4, anlände Milford Haven 20.de och avgick i konvoj 22.4 till Plymouth. Kl 13.55 hördes mistsignalerna från Eddystone lighthouse tvärs STB, men i tjockan kunde inte fyren ses. Konvojen närmade sig Plymout Sound. Tjockan var så tät att inga andra fartyg i konvojen kunder urskiljas. Befh och 2e styrman på bryggan. Kl 15.45 bordade en Trinity House lots under vars ledning Birgitta sedan forcerade mot Plymouth inlopp. 2e styrman gick då ner på backen för att hjälpa utkiken att hålla utkik.Utdragna mistsignaler avgavs och hördes xxxxxxxi tjockan även från ett annat fartyg som senare skulle visa sig vara ss Sherwood. Birgitta gick med sakta fart och tända navigeringsljus.Omkring 16.07 siktade befh Sherwood 7 streck på STB bog på c:a 200 yards avstånd närmande sig med kurs rakt på Birgittas midskepp. Sherwood förde inga ljus. Befh slog stopp i maskin och samtidigt hördes från Sherwood 3 korta stötar i ångvisslan,varefter befh slog full back. Kl var 16.08.Med c:a 2 knops fart törnade Sherwood stävrätt mot Birgittas STB-sida omedelbart på förkant av bryggan.Birgittas fart var något under 2 knop.Sherwood backade sedan ut från Birgitta och ankrade. Birgitta fortsatte genom bomspärren och ankrades kl 16.50 å Plymouth Sound,svårt läck o med pumparna igång. Lättade ankar 17.40 och sattes på grund på en sandbank i Clovelly Bay,där akterrummet helt vattenfylldes så att akterdäcket sjönk under ytan. Mån f.m 24.4 kom brägningsfartyg ut med pråmar för läktring av lasten. -Sherwood var vid kollisionen helt ur kurs i förhållande till konvojen och skar konvojens kurs i den svepta leden.

2e styrman Persson: Det rådde flod vid tillfället men strömmen var svag. Tog vakten kl13 på bryggan. Fåttlots 15.45 och fortsatt i minsvepta leden med sakta fart i tjockan in mot the defence boom. Sikten var en fartygslängd. Stod på backen och höll utkik då mistsignaler hördes tätt om STB och nästan samtidigt dök Sherwood upp i tjockan på kurs c:a NNW.Birgittas kurs var ONO. Sherwood kom med sakta fart men träffade Birgitta i rät vinkel med sin stäv strax för om bryggan så att bordläggningen trycktes in på förkant av bryggan STB.Det emda man kunnat göra på Birgitta var att slå back i maskin. Enligt 2e styrmans uppfattning hade Sherwood kommit ur sin kolonn i konvojen och var på väg tillbaka mot sin kolonn då kollisionen inträffade. Då Birgitta sattes på grund stod hon under hamnlots ledning.

Chiefen Nyberg: Vakt i maskin. Från kl 15 gått med sakta fart ,tidvis

BIRGITTA 23.4.44

legat stoppade, kl 16.08 slogs back från bryggan (FFB) och 16.09 när maski gick full fart back kändes en skakning i fartyget "as if the ship had been struck." Senare funnit att fartyget skadat i höjd med aktre delen av rum 2

Lättmatros Franklin: At the wheel from 3 p.m. Very foggy. Master on the bridge now and then. Fogsignals. Also heard fogsignals from other vessels. About 15 minutes after the pilothade come onboard he saw the bows of another vessel coming out of the fog.Her stem was coming straight for the STB sida of Birgitta.The pilot ordered the wheel hars aport abd full speed astern was given on the engine room telegraph. The pilot then ordered hard a starboard but before he had begun to turn the wheel the pilot ordered Hard a port,then the collision ocurred.

Lättmatros Dawaney: Look out on the f-'castle from 3 p.m.Very thick fog. When the pilot boarded a buoy was just passing by on the port side, The ship continued with slow speed towards the harbour.Shortly after 4 p.m he saw the stem of another vessel coming out of the fog 20-50 yards away on the STB side. He heard one long blast and signals from another whistle,then the vessels collided.

KK memorial 13.9.44 Ej för publicering

Orsaken till olyckan kan ej med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring med säkerhet bedömas, men vill det synas som om det engelska fartyget till största delen varit vållande till kollisionen.

Ex officio

Bo Bergström

Crew List

BefhSven Valdemar Sandberg, E.Dahlbergsgatan 16,Häsingborg,31.12-02(Nov 39(

1e styrman R.Jacobsen,18.7.14 (Norrman) (L-pool 29.2.44)

2e styrman Allan Persson, 25.1.08 i Billinge (Cardiff 6.4.44)

Chief E.Nyberg, 1.3.78 (Glasgow 24.6.42)

2e maskinist Alf Dahler Skalleberg, 11.6.98 Sandefjord (L-pool 12.4.44)

Stuert K.Möller, 3.5.05 (Dansk) (Hull 2.11.43)

Kock G.Grebenick, 14.11.00 (Ryss) (L-pool 28.12 43)

Mässboy A.Graham, 22.12.20 (Engelsman) (Seaham 26.8.43)

Sailor James Aliosius Davaney, 9.2.21 i Sligo,Eire (Belfast 19.6.43)

Sailor O.Vollrat, 3.2.08 (Est) (Cardiff 13.12.43)

Sailor J.Hasson, 19.4.02 (Engelsman) (L-pool 10.2.44)

Sailor G.Ryll, 4.5.17 (Canadensare) (L-pool 28.12 43)

Sailor John Arthur Franklin, .1.12 43 i London (Plymouth 21.1.44)

Donkeyman V.Karlsson, 16.9.92 (L-pool 12.4.44)

Eldare J.Spirydo, 20.4.14 (Polack) (Bristol 19.11.43)

Eldare H.Triipan, 28.5.22 (Est) (L-pool 28.12 43)

Eldare E,Olsson, 23.11.14 (Middlesbrough 18.3.43)

Trimmer P.Gregerson, 2.8.16 (Dansk) (Newcastle 29.5.40)

BIRGITTA 23.4.44

Ej krig enligt dispache,Göteborg 15.3.45,Kaj Pineus.

Given på SKN:s begäran sedan SÅAF bestritt sin ersättningsskyldighet. Birgitta var krigsförsäkrad i SKN Kasko för 710.900 kr och försäkringen löpte i 3-månaders perioder samstämt med den engelska chartern . SÅAF assurerat fartyget för år 1944 601)711 kasko till ett överenskommet värde för hela fartyget av 711.000 kr.

Dispachörens dom: Ångf Birgitta har vid ingående till Plymouth kolliderat med ss Sherwood av London .Väl har därvid rått tjocka,men rådande väderleksförhållanden ha, såvitt handlingarna utvisa, i allt fall icke varit av den beskaffenheten att fartygets ingående till Plymouth framstår som ett så ovanligt och riskfyllt företag att detsamma ej skulle ha skett,därest det icke nödvändiggjorts av rådande krigsförhållanden.Ej herrel i övrigt har, såvitt visats, särskilda av krigsförhållandena föranledda omständigheter medverkat till ombordläggningen i sådan utsträckning att SKN jämlikt försäkringsvillkoren kan åläggas ersättningsskyldighet i saken. I enlighet härmed förpliktas civilassuradören SÅAF att ,med fritagning av SKN, utgivs ersättning jämlikt civilförsäkringsvillkoren för de kostnader som uppkommit genom kollisionen. Dispachekostnaden 3000:- delas av SÅAF & SKN.

Historik Eget

Se 5.7.41 (Samt 20.3.41)

HEMLIG

STORFORS 26.4.44

75 TRÄFFAR VID BEAUFIGHTERATTACK I KONVOJ VID BORKUM - 3 MAN SÅRADE:

Rapport

Avgick Delfzijl ons 26.4.44 destinerad till Skoghall. Rumslast av 1132 ton specialsalt nr 2. Djupg F. 3,98 ms A. 4,30 ms. 15 ombv
Flyganfall ons 26.4 kl 21.05 3 timmars gång från Borkum redd i laber vind, grov sjö och god sikt. Befh,Ie styrman och Begleitofficer på bryggan. Skottskador i skrov, överbyggnader, rigg, BB livbåt, flottar mm. 3 man sårade (2e styrman, stuert och kocken) 2 man ilandförts till sjukhus på Cuxhavens redd. Anlöpt Brunsbüttelkoog för tätning av skottskador.

xxxxxxxx

Ons 26.4 kl 15.15 avgått från Delfzijl medlots ombord. Kl 17.30 ankrat vid Borkum och ombordtagit tysk Begleitungsofficer. Kl 18 fortsatt resan. Kl 19.20 lämnat lotsen. Gått in i konvojen som ledarfartyg i BB kolonn. Kl 21.05 gavs flyglarm och strax efter anföll engelska bombplan. Storfors träffades från BB-sidan av planens eld. Skador uppstod på skrov, däckshus, BB livbåt, båda räddningsflottarna , riggen mm Under anfallet sårades stuert Johnsson till synes allvarligt samt 2e styrman Olsson och kocken Olsson lindrigare. Fartyget behöll under anfallet sin plats i konvojen. Omedelbart efter anfallet beordrades pejling av tankar och rännstenar, vård av de sårade, släckning av eldsvådor, tätning av hål i skrovet.Genom signaler kommit i kontakt med ett tyskt marinfartyg som kl 22.45 bordade Storfors och tog ombord Stuert Johnsson för vidare befordran till sjukhus.i Borkum. Då bordningen skedde i mörker och grov sjö erbjöd densamma stora svårigheter och båda fartygen erhöll mindre ovanbordsskador. Konvojen fortsatte resan till Elbemynningen där den upplöstes.Ankrat upp på Cuxhavens redd den

27.4 kl 11.30 för ombordtagande av läkare. På dennes inrådan fördes 2e styrman och kocken till sjukhus. Kl 13.20 fortsatt resan. Kl 14.45 fått tillstånd av kanalmyndigheterna att passera Brunsbüttels sluss. Inlöpt i slussen 1605. Anhållit om sjövärdighetsbevis.Under uppehållet i slussen fått order förtöja i Binnenhafen för att få skotthål under huvuddäck igensvetsade. Kl 17.40 förtöjt vid kajen för prov. reparation av skottskador.

Fre 28.4 Under dagen trimmat fartyget över åt STB för att få skotthålen ovan vatten.Utfört föreskriven tätning. Erhållit sjövärdighetsbevis. 17.45 avgått från Binnenhafen med lots ombord. Kl 19.30 på grund av stoppsignal i kanalen lagt fast vid ducd'alber. I den NW stormen pressades akterskeppet ner mot en ducd'alb och en buckla uppstod i STB Låring. Kl 20 fortsatt resan.

STORFORS 26.4.44

Lör 29.4 00.15 lagt fast för flyglarm. Under fastsättningen i mörkret kom förtöjningswiren i beknip så att rullen rycktes loss och stativet böjdes. Kl 00.50 fortsatt resan. (I KIEL TAGIT OMBORD 20 MAN FRÅN FRIGGA FÖR HEMTRANSPORT (SE 28.4.44))

Tis 2.5 06.10 anlänt till Skoghall och förtöjt för lossning.

Ombord 3.5.44
P.N.Storm
Befh

(Utdraget delvis SKNEIII 327)

Crew list (Kompl . SKN)

Befh Pontus Natanael Storm, Nya Varvet, Göteborg, 24.11.93 Mollösund
Ie styrman Jan Carl Kuylenstierna, Göteborg, 6.9.04 Skärv
2e styrman Oscar Gottfrid Hugo Olsson, Hammarö, 9.7.05 Västerlanda
Ie maskinist Ernst Nilsson, Säffle, 5.8.88 Kila
2e maskinist Göte Persson, Göteborg, 24.11.11.Karlskrona
Stuert Evert Ingvald Johnsson, Göteborg, 25.9.96 Madesjö
Enligt befh rapport född 27.9.96 i Karlstad
Kock Karl Ivar Rupert Olsson, Göteborg, 15.2.99 Gtbg
Matros Algot Persson, Landskrona , 27.12 04 Anderslöv
Matros Helge Grönquist, Mölndal, 30.9.11 Karlslunda
Lättmatros Georg Fallström, Mönsterås, 20.12 18 Mönsterås
Lättmatros Karl Nyström, Loftahammar, 16.6.15 Västervik
Jungman Karl Gustafsson, Karlskrona, 3.11 26 Listerby
Eldare Oscar Kvist, Göteborg, 4.6.14 Vissetofta
Eldare John Dahlström, Göteborg, 1.6.98 Göteborg
Eldare Gustaf Svensson, Göteborg, 29.9.04 Göteborg

Utdrag ur maskindagboken

Ons 26.4 kl 20.10 H.F.(Högsta fart) Kl 21.05 fartyget beskjtet, kulhål genom bordläggningen i maskinrummets BB-sida, hålet tätat med träplugg. Kontrollerat lastrummet, inget vatten. Länsanordningar i gott stånd.Avloppsrör från förvärmaren till hotwell genomskjutet, avloppsrör från maskinlänspumpar tillbucklat m.fl splitterskador. SF 21.20 HF 21.44 ST 22.12 SF 22.26 S.T 22.30 SF 22.35 ST 22.37 SF 22.38 ST 22.40 SF 22.44 ST 22.45 SF 22.47 FF 22.50 HF 23.25 SF 23.27 HF 23.42 FF 23.45 HF 23.55

Tors 29.4 FF 00.05 Går med varierande farter. ST 11.30 AUG 13.20 varierande farter. ST 17.40 väl i maskin. Kontrollerta lastrummen. Inget vatten

Göte Persson
2e maskinist

STORFORS 26.4.44

Sjöförklaring i Karlstad fre 5.5.44 kl 10

Bisittare: Fartygsinspektör Hj.Dahlström & hamnkapten Gunnar Ros
Advokat Enar Lundström för SKN.

Befh Storm: Anfallet ägt rum omkring kl 20 svensk tid då det ännu var ljust. Det varade högst 2 minuter. Sedan flyglarm blåsts gick alla på däck ner under däck medundantag av BO, befh, Ie styrman och lättmatros Nyström som stod till rors. Stuerts skadats i högra ljumsken av en projektil med starkt blodflöde som följd. 2e styrman fått splitter i höger axel och kocken en granatskärva genom högra foten. Två mindre bränder utbröt i styrmanshytterna men kunde släckas med Kustosspruta. 2 hål påträffats i fartygssidan under vattenlinjen, det ena i maskinrummet, det andra i akterrummet. Båda hålen hade med lätthet kunnat pluggas igen. Högsta ett ton vatten inrängt i akterrummet. Omkring 75 st 18mm projektiler träffat Storfors och en torped fälldes från låg höjd av ett plan men den passerade föröver. Omkring 15 plan deltog i attacken och planen var enligt BO engelska bombplan. Vid den tyska förpostbåtens ombordläggning för att avhämta stuert ramponerades räcket på backen men den tyska båten skadades mer än Storfors.

Ie styrman Kuylenstierna: Ansåg att omkring 30 plan anfallit konvojen.

Maskinist Persson: Vakt i maskin.Påträffat en granat i kolboxen som slagit av ett ångrör vilket lagats provisoriskt.

KK memorial 19.6.44 Ej för publicering

Orsak: Anfölls under gång i tysk konvoj av främmande flygmaskiner vilka besköto konovojen med småkalibriga kanoner och kulsprutor.

Ex officio Bo Bergström

SKNEIII 298 Redaren till SKN 3.5.44

Uddeholmsagenturen:drottninggatan 9, Göteborg skrev 3,5 till SKN
Vi ha mottagit Edert brev av den 2 ds och få till svar härpå meddela att Storfors utsatts för ksp-beskjutning och därvid erhållit 48 träffar i BB-sidan, varav några i omedelbar närhet av vattenlinjen. BB livbåt är illa skadad och inredningen i flera hytter spolierad. Därjämte uppstod skador på däck samt i riggen. Raparation av samtliga skador torde komma att bli omfattande och dyrbar. Även inträffade 3 personskador, varav en mycket allvarlig. Då den sårade i sistnämnda fall skulle föras över till en förpostbåt inträffade i den svåra sjön en intryckning på STB bog. Fartyget lossar f.n i Skoghall och skall därifrån avgå till Lödöse varv för reparation.

Provisorisk tätning i Brunsbüttelkoog

Adolf Cornels Maschinenraparatur i Brunsbüttelkoog tätade 6 einschutz-

STORFORS 16.4.44

löcher unterhalb des Hauptdecks durch aufschweissung kleiner Platten . Die übrigen Löcher wurden durch Holzpropfen gedichtet. Storfors fått sjövärdighetscertifikat i Brunsbüttelkoog 28.4.44. Rep.kostnad RM 174:50

Brev från redaren till SKN 30.9.44

"Med amledning av Nämndens telefonsamtal för några dagar sedan översända vi härmed avskrift av Storfors avlöningslista för april i år. Vad beträffar lotsavgifter på uppgående den 1.5, så bedja vi få meddela att befh, som i vanliga fall går utan lots på Trollhätte kanal, denna gång begärde att få lots enär han på grund av utståndna strapatser var överansträngd ochinte ville ta risken att gå utan lots. Manskapet ombord var reducerat med 3 man sedan beskjutningen och dessutom hade fartyget fått ta hand om ett 20-tal besättningsmän från ett annat minsprängt fartyg.Vi anse därför att dessa utgifter är en direkt följd av krigshaveriet.Vad angår vår debitering av resekostnader för de ombordanställda under fartygets reparationstid vid Lödöse varv, så ha vi, för att få behålla eget folk ombord, måst ersätta dem vissa resor mellan Lödöse och Göteborg där de haft sin hemort. Befh har i samband med dessa resor tid efter annan måst avlägga personliga besök på vårt kontor här i Göteborg. "

Besiktningsinstrument - Sten Haeger 8.5.44 ff

Upprättat vid Lödöse varv där Storfors reparerade efter beskjutningen:

Bordläggningen BB: 8 plåtar förnyas, 11 riktas på plats och isvetsas med plåtstrimlor. (3 kulhål i en av dessa plåtar). 2 spant riktas, 2 stormportar förnyas och en riktas, fallresptrappans port riktas , ett brädgångsklys förnyas, askporten riktas, en fönsterventil förnyas och en ompackas m.fl mindre arbeten med vinklar etc.

Bordläggningen StB: 6 plåtar riktas varav en på 3 ställen. En plåt losstages och riktas. Vidare riktas 2 spant, 4 brädgångsstöttor, en stormport, 4 barriärstöttor, stringerplåten mm

Midskepps BB 2 plåtar i däckshuset förnyas, 3 stag riktas.

Midskepps Sidohus BB 1 plåt riktas ochplåtstrimla isvetsas.

Maskinkappen: -"- -"-

Däcksförrådet BB: En skottplåt förnyas.

Ie styrmans hytt: 10 kvms ny masonitepanel, ny soffa, koj & skrivbord repareras, ny framsida på kommoden, nytt ventilglas, nya lister t.korkmattan mm

Kockens hytt: 12 kvms ny masonitepanel, kommod & byrå repareras,ny mjuk matta.

2e styrmans hytt: 5 kvms by bordläggningspanel, ny soffa med ny klädsel nytt värmeelement, ny bräda i kojen, klädskåpet repareras.

STORFORS 26.4.44

Stuerts hytt: 5 kvms ny bordläggningspanel, soffklädseln färnyas,skottet intill salongen repareras, stol pch bokhylla rep, ny gångmatta.
BefälsmässeN, 8 kvms skottpanel, delvis ny inredning,
Däcksförrådet: Nya hyllor.
BB livbåt:förnyas helt inkl ny mast och rigg, ny suflettmmed bågar och ny aktertalja med block.
STB livbåt: Träkapellet förnyas, en låsbräda förnyas.
Fördäcksflotten: Nya fat och nytt virke som erfordeligt. Sönderskjuten utrusning förnyas inkl. koklåda, brödtanl stormlykta,fotogenbehållare, åror, 12 signalraketer, 4 filtar, 8 oljerockar mm
Akterflotten: Fat och virke repareras. Nyförrådstank. Ny presenning.
Fallrepstrappan: Förnyas helt.
Skorstenen: kragen samt däcksgragen uppriktas och isvetsas.
Luftrör: Nytt luftrör med skaft om STB. Maskinluftröret BB repareras iland Ny luftrörshuv till akterrummet.
Aktermasten: Nytt mellanvant STB, nytt topprep med block, fotvinkeln svets
Sanitetstanken: Repareras inkl rörledningar.
Maskinskylightet: 3 skotthål i 2 luckor och STB karm isvetsas.1glas förnyas En skottplåt riktas i maskinkappen.
Salongen: Ny matta.
Kart- och nabigationshytterna: Inredningsskott med dörrar repareras.
Däcksplankor: 1 planka förnyas STB 2300 x 3''x 5''
2 plankor BB förnyas 4000 x 3''x 5''
4 plankor STB sprunsas. 1 löpmeter ny barriärstång BB
Lastlucka I: 4 nya täckluckor, 3 nya låsbommar, 2 nya presenningar
Lastlucka 3: Luckkarmen uppriktas på 3 ställen och plåtstrimlor isvetsas 4 nya luckor, 2 nya presenningar, 10 nya skalkninghakar
Ångrör: 1 rör på för- och 1 på akterdäck lagas.
Akterstäven: Uppmejslas ochisvetsas.
Tank nr 4: Luftröret repareras.
Maskinrummet: Spolröret till däck repareras, ångröret till stegförvärmaren lagas, omisoleras och återfastpackas. Ny ventil på plåsan till maskinlänsningen, en filbänk repareras.

Kostnaderoch assurans

Storfors låg vid Lödöse varv 7.5.- 13.7.44. Tillverkningen av en ny livbåt dragit ut på tiden, men då rederiet bestrält en ny mast och fartyget låg kvar ännu i slutet av aug 44 saknar detta betydelse för SKN.
Rep. kostnad totalt 33.495:- kr

Forts

STORFORS 26.4.44

Rederiets generalräkning till SKN 14.8.44 = 52.524:24 inkl lotsavgifter i Trollhätte kanal (se sid 4) 70:50, utgifter under rep.tiden i Lödöse 7113:70, prov. rep i Brunsbüttelkoog 618:11.
SKN 19.10.44 ersatt 43115:70 .

Beaufighters ur Squadrons 143 Egna noteringar

Enligt Coastal Commands War Record för Group No 16 skadades Storfors off Borkum 20.4.44 vid anfall av Beaufighters ur squadrons 143,236 och 254. - Hur det gick för Stuert Johnsson framgår inte. Det var först stor fara för livet med söndertrasade bukmuskler och mjälte,men han levde ännu då han överfördes till förpostbåten. Flera fartyg i konvojen sänktes eller skadades. Endast Västerviksångaren Frigg undgick att träffas, men hon förliste 28.4 i Kielbukten efter kollision med ett sjunket vrak.

Historik

Lastångare på 920 brton byggd 1923 vid Larviks Slip & Verksted av stål. (Ex Sten Sture) L 59,7 B. 9,7 Tillhörig AB Uddeholmsagenturen (Kapten Sune Tamm, Drottninggatan 9, Göteborg. Med hemort i Uddeholm. (Uddeholms AB, dir. Fritjof Olsson). Inköpt i mars 1940 från red AB Eruths (Sture Eruths) i Trelleborg som ersättning för ss Storfors som sjönk efter ~~kollision 28.2.40~~ kollision 28.2.40. Byggd som Sten Sture 1923 för Eruths, vars andra ångare med detta namn försvann med man och allt i januari 47. -600 ihkr. Lev 25.10.23 som det 7:de bygget av varvets standardtyp för kol- och träfart. Varvsnummer 42. 3 luckor, 3 master, 4 winschar. 1350 dw. -10.1.25 på träffade Sten Sture 70'W skagen ss Solfrid (Ex Engelsberg) av Trelleborg drivande redlös i grov sjö med vatten i maskin-och eldrum och bogserade 11.1. henne till Göteborg.Då Fritjof ingrep vid Kustens bojar med länspumpning stod vattnet i Solfrids maskin upp till cylinderbottnarna. - Den 7.8.31 gick Sten Sture med kokslast hårt på grund i Örnsköldsviks hamninlopp och maskin-och eldrum vattenfylldes. Sedan 100 ton koks kastats i sjön flottogs hon av Neptunbolagets Helios och Ajax den 13.8 och infördes till Skogshamn för tätning. Reparation ägde rum i Gustafsviks torrdocka.- 15.3.37 grundstötte Sten Sture i tjocka vid Fårö fyr på resa Kotka- Boston med props men flttogs av Neptunbolaget 16.3.- På resa Gävle-Bremen med järnmalm påseglades Storfors 5.10.41 kl 08 till ankars i tjocka vid boj K i Elbe av ss Juliane av Fanö varvid stäven böjdes och stb ankare med kätting gick förlorat. - I juli 1949 såldes Storfors för 300.000 till Erik Thun AB (Helge Källson) i Lidköping och fick namnet Eken. Efter lång uppläggning såldes Eken i okt 52 till Arun Shipping Co i Monrovia,Liberia och sattes i Nord-och Östersjöfart som Taff av Monrovia. Redare var Arthur Jurgenthal, Kungsholmstorg 15,Stockholm.

ULLA 27.4.44

MINSPRÄNGD 1' UTANFÖR LEDEN SO MÖEN - SJÖNK MED AKTERN FÖRE EFTER 15 MINUTER

Rapport

Avgick Herrenwyk, vid Lübeck ons 26.4.44 dest. till Malmö. Rumslast av 244 ton tackjärn. Djupg F. 3,4 meter A .3,4 meter. 5 ombv.
Minsprängd tors 27.4 kl 03.15 på ungefär N. 54°49,5' - O. 12°40,5'. Vind NO 4-5 sek.ms, god sikt. Befh vakt. Utkik på poopen. 3 skadade. Sjönk norr om vaktfartyget K. Skeppsdagboken förlorad.

Crew list

Befh John Hilding Johansson, Slottet, Sölvesborg, f- 99 (4½ år ombord)
Bästeman Johan Stjärnström, Ven, f- 24 (3 veckor ombord)
Kock Johan Lenton Olofsson, Sölvesborg
Lättmatros Nils Bernhard Bengtsson, Istaby, Mjällby församling, f-10 (6.4.44
Jungman Gösta Wittgren, Sölvesborg (Ia resan, mönstrat 6.4.44)
(Ovanstående uppgifter även SKN, eget, pressen)

Rapport

Ons 26.4 kl 16 avgått från Herrenwyk. Passerat Travemünde kl 17. Fortsatt följande tyska kursanvisningar. Kl 23.15 passerat vaktfyrskeppet nr 14 å N. 54°22' - O. 12°4,5'. Vind NW 4-5 sekms, klar luft.

Tors 27.4 o1.15 styrt NO ¾ O. och med ledning av bojar. Kl 01.30 passerat vaktfyrskeppet nr 22 å Väg I å N. 54 36' - O.12 21'. Ändrat kurs till NOtO ¼O och hade jag även ledning av bojar och framför varande fyrskepp kallat ankarplats K . Omkring detta låg många ankarliggare och för att ej komma upp bland dessa ändrat kurs till NNO och tänkte jag senare gira mera STB för att komma in i den N. kursen från fyrskepp K (nr 24) till fyrskepp betecknat III. ((Vid vaktskepp K skär vägarna 1, 32 och 44 varandra.)) Då vinden var NW-lig beräknade jag komma fram över grund i NNO¼ O , då på kurserna mellan N och NO ingen nämnvärd deviation fanns. Då vi gått nämnda kurs c:a 45 minuter kom en minsvepare om STB styrande kursc:a NtO. Då vi ha order om att inte gå närmare en minsvepare än 300 meter girade jag BB hän och styrde NtO. C:a kl 03.15 inträffade en våldsam explosion under akterskeppet. Jag stod tillrors i styrhytten. Lättmatros Bengtsson hade just gått ner i maskinrummet för att se till motorn. Vid explosionen fick jag flera slag i ryggen och bröstet och glasskärvor från styrhyttsfönstren i ansiktet. Det är möjligt att jag någon kortare tid var vimmelkantig eller något omtöckmad. Bengtson fick vänstra armen skadad men tog sig självupp från maskinrummet. Ungefär samtidigtsom han kom upp på båtdäck kom även bästeman och kocken. Jag tillsade att de skulle kalla på jungman och sedan samlas vid livbåten och så skedde. Livbåten hade slitits loss från sin ställ-

ULLA 27.4.44

ning och dävertarna hade fallit akteröver så att båten hängde väl klar akterskeppet strax ovan vattenytan. Dock hade alla lösa båtinventarier slungats i sjön.Efter det jag hämtat åraor på flotten gick vi samtliga i livbåten och rodde från fartyget som sjönk 15-20 minuter efter explosionen. De oskadade fick ro ch kl 07 var vi i närheten av fyrskeppet på ankarplats K, och blev upptagna av ss Kurland av Hamburg, enligt senare uppgifter ditkallade av fyrskeppet K. Ombord på Kurland fick de skadade första förband och själv fick jag lägga migtill vila då Kurland ankrade i närheten av fyrskeppet. Under f.m. blev 2 fartyg,som låg för ankar där minsprängda. Vid 11-tiden avgick Kurland till Rostock och landsatte oss kl 18 i Warnemünde. Vi omhändetogs av kustbevakningen. Jag och 2 man som blivit skadade belv förbundna varpå jag och en man i ambulans fördes till sjukhus i Rostock.

Sölvesborg 4.5.44
J.Johanason
Befh

Sjöförklaring i Sölvesborg mån 8.5.44 kl 10

Sakkunniga: Fartygsinspekör A.Indebetou & hamnkapten G.E.Lundin.
Redaren, dir. Oscar Padborn, närvarande.

Befh Johansson: Såväl segel som motor använts under resan . Fart ca 8 knop. Från kl 23.15 den 26.4 till kl 01.30 27.4 styrt kurs NO$\frac{1}{4}$ O. Kl 01.30 - 02.30 den 27.4 styrt NOtO$\frac{1}{4}$ O., det vill säga ända till dess befh beräknat avståndet till ankarplats K till c:a 3'. Från 02.30 till ungefär 03 hållit kurs NNO som ändrats kl 03 c:a till NtO, och denna kurs hölls vid minsprängningen. Fartyget aldrig varit avmagnetiserat..

Bästeman Stjernström: Haft vakten 19-24 den 26.4 tillsammans med jungman Wittgren. Befh dock emellanåt kommit upp i styrhytten och kontrollerat navigeringen. En hamntjänsteman i Lübeck överlämnat navigeringsanvisningar för resan. Anvsiningarna införts med blyerts i kortet nr 334 söm erhållits genom svenska marinledningens försorg. Klart väder med god sikt u kvällen och natten. Lätt bris, 4-5 sekms. Gått ner för att sova vid midnatt. Väckts av en våldsam explosion.

Lättmatros Bengtsson: Haft vakt tillsamman med befh från midnatt fram till minsprängningen. Växelvis med befh stått utkik eller till rors. Klar sikt, laber bris. Gått ner för att smörja motorn 10 minuter innan minträffen. Vid explosionen stannade motorn omedelbart och allt löst kastades huller om buller. En kort dtund innan han gått ner sett en minsvepare om STB. Den hade fört grönt STB-lyse och en röd topplanterna.

KK memorial 17.6.44

Av allt att döma en luftfälld magnetmina som exploderade i omedelbar

ULLA 27.4.44

närhet av akterskeppet. Vid olyckan befann sig fartyget c:a en nautisk mil utanför den minsvepta leden.

Ex officio
Bo Bergström

Dykarrrapport - A/S Em.Switzers Bjergn.enterprise 4.6.44

Skibet ligger sunket i 15-15 meters vand og staever i W¼S.med alle tre master over vandet.Fortoppen er knaekket af c:a 3′over topplanternestolen. Skibet har nogen BB slagside. Bundet: ren sand.

STB side: Ankerkeden haenger lige ned mod bunden,gaar derfra agterefter ind under skibets köl og kommer ud paa STB side, hvorefter den i en bugt gaar under skibsbunden og kommer op paa BB side, fortsaetter derefter tvers ud og gaar i en bugt forefter. Forstaevnen staar ned i en gröft,c:a 5′dyb. Fra forstevenen og c:a 2 favne agterefter er skibet fri af havsbunden.Fra forstaevnen og agterefter til c:a udfor midten ai luge 2 er skibssiden tilsyneladnende ubeskadigt, herfra ogtil c:a udfor agterkant af luge 2 er der smaa buler i pladen under slingerkölen, derfra oghelt agterud er pladern mere eller mindre trykket ind imellem spanterne til op i 4:de pladerang fra kölen. Fra c:a 4′foran for skruehullet i höjde med sternröret og i en lengde af 1,5′forefter har pladesamlingen aabnet sig ¾". Roret er trykket sammen og revnet. Agterskibet staar ned i en gröft c:a 5′dyb. Haelen staar c:a 1′ned i havsbunden. Forpart af slingerkölen er 2 ½ ′over havsbunden. Agterpart af slingerkölen er 1½′over havsbunden. Midtskibs er der 11'(fot) fra deck til havbunden.

BB side: Ankeret sitter i klyset. Fra forstaevnen og agterefter til ud fra agterkant af luge nr 2 er skibssiden tilsyneladende ubeskadigt., derfra og helt agterud er pladerne mere eller mindre intrykket imellem spanterne til up i 4:de pladerange fra kölen,under laaringen er skibssiden trykket noget indaad. Ovenöver skruehullet mangler en hel del nagler. Fra c:a 3′ foran for skruehullet i höjde med sternröret og i en laengde af 5′forefter har pladesamlingen aabnet sig 1 3/7". Slingerkölen er c:a 2′nede i havbunden. Midtskibs er der 7′fra dekket til havbunden.

Daek: Paa lugerne nr 1 og 2 er presenningerne sprengt, og de fleste af lugedekslerne manglerl skaerestokke og lugesurringer er paa plads. Fra fprstaevnen og agterud er daekket tilsyneladnde ubeskadigt med undantagelse af at en stringer, der er placeret paa daekket mellem agterkant af Nr 2 luge og agterdaekket, er blitt lidt böjer.

Klintholm havn 4.6.44
A.Månsson
Dykker

ULLA 27.4.44

Försäkringsr

SKN 12.5.44 ersatt totalförlust med 115.000:- kr
SKN 3.6.44 -"- effekter med 2812:50
SKN proveny 17.6.44 250:- för livbåt såld till Karl B.Andersson i Skärhamn
SKN -"- 3.11.44 37.807:60 för vraket sålt t. Switzers,Köpenhamn

Livbåtar o dyl

Vid förlisningen gick folket i livbåten och medtog även en arbetsbåt, en flatbottnad kobb, vilka båda båtar infördes till Warnemünde. Den 3.5 fördes båtarna ombord på m/aux Sonja av Skärhamn sedan de utlämnats av Wasserschutz polizei, revier Rostock. Sonja tog båtarna med till Skärhamn och skeppare Gösta Skanse krävde 100 kr för frakten av Ullas redare,Oscar Padborn i Sölvesborg. Efter brevväxling med Padborn lät SKN 13.6.44 sälja Ullås livbåt för 250 kr till skeppare Karl Bernhard Andersson, Skärhamn.
Den 16.3.45 lät Ivar Hermansson, Skärhamn för 50 kr sälja ekan , en tyfon, 3 flytvästar och 3 livbojar och pengarna sänts av SÅAF till SKN. Frakten av livbåten kostade dock SKN 75 kr i utgift till Andersson i Skärhamn

---

VRAKET

Brev till SKN från redaren Oscar Padborn,Sölvesborg 5.5.44

....och hoppas jag verkligen att möjligheter finnas att bärga fartyget,som ligger på lat. N 54 49,5′- och long. O 12 40,7′på ett djup av endast 16 meter.Masterna sticka upp 9-10 meter över vattenytan och med ledning härav har jag fått vattendjupet till 15 meter.

Switzers i Köpenhamn köpt vraket 26.9.44

Theo.Koch,Köpenhamn skrev 4.7.44 till SKN att Switzers " er villig til at köbe skib og ladning, som det ligger, for kr 60.000 med forpliktelse til at indbringe det bjergede til svensk havn,i det man yligere forpligter sig til at realsiere det bjergede udenfor Sverige, dog med ret til at lade skib og ladning ligge i Sverige til fri disposition efter krigens avslutning,saaledes at Switzers hele tiden har ejendomsretten.
Enligt bärgningskontraktet av den 26.9.44 övertog Switzers vraket för 60.000 kr och förpliktade sig att .om möjligt, "indbjerge skib og ladning til Malmö" för försäljning i Sverige ller tills utförseltillstånd erhållits för lasten och vraket. - Först i slutet av juli 45 kunde Switzers börja bärga tackjärnslasten. Den 1.8.45 hade hittills 75 ton tackjärn ilandförts och Statens Trafikkommission och SKN beviljat lastens försäljning i Danmark.

LASTEN

229 ton gjuteritackjärn & 15 ton Hematit-tackjärn till G.& L.Beijer i Malmö som försäkrat lasten för 43000:- i Öresund.
SKN betalat 38900:- 27.5.45 till Beijer för lasten.
Sproveny 4.11.44 från Switzers 14707:16 till SKN

ULLA 27.4.44

VRAKET BÄRGAT AV SÖRMAN SEPT. 1946

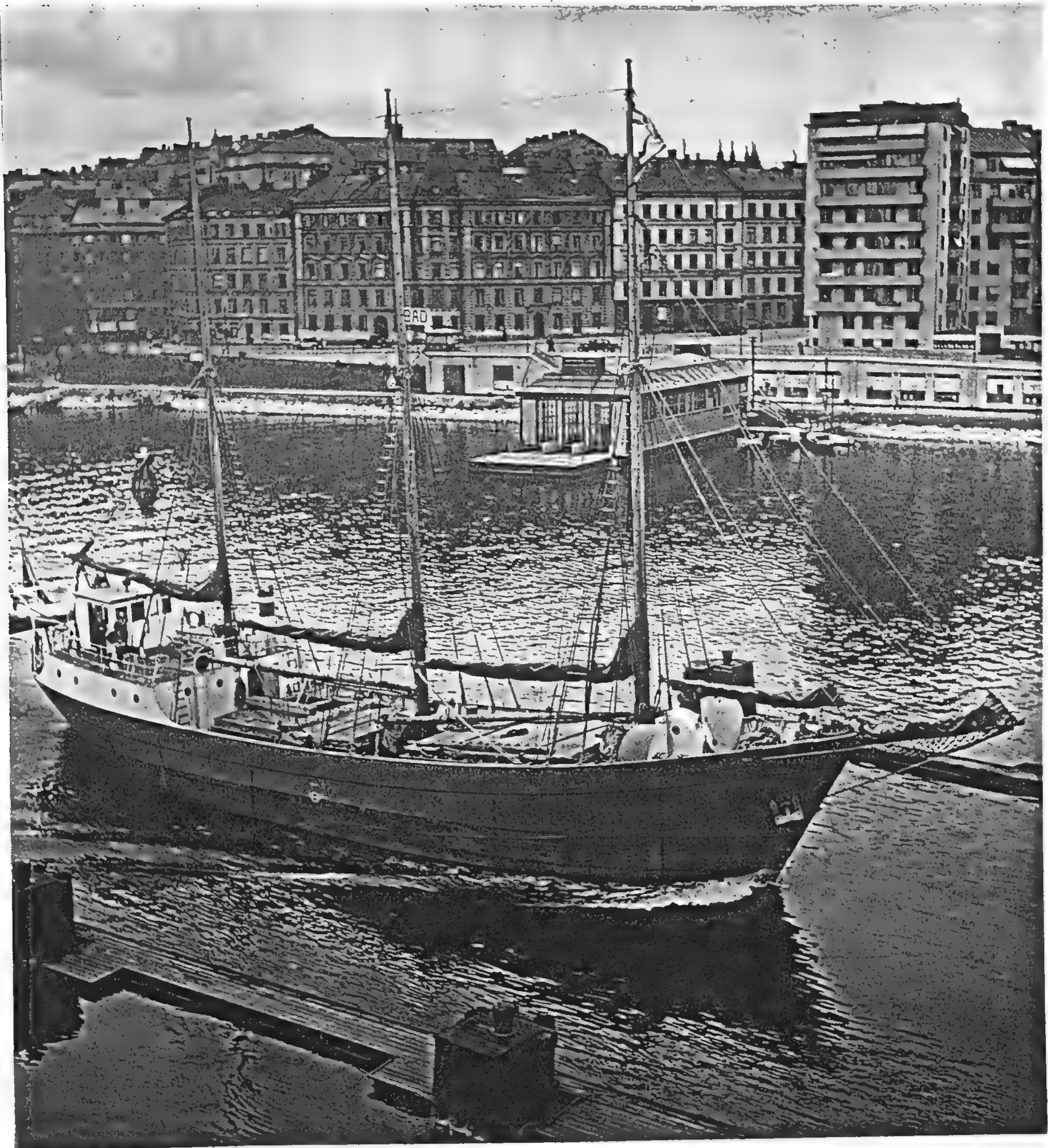
Efter att ha bärgat tackjärnslasten sålde Switzers våren 1946 Ullas vrak till John Sörmans Dykeri- bärgnings & bogseringsreörelse i Enskede som till sitt förfogande hade bärgningsångaren Dykaren,försedd med 5 pumpar varav 4 transportabla plus en kompressor (pumpkapacitet 1500 ton/timmen) samt 2 st lyftpontoner om vardera 100 tons och 2 pontoner med 50 tons lyftkapacitet. Assisterade av ett danskt stenfiskefartyg inledde Dykaren bärgningen den 14.6.46 men fram till den 15.8 hade man bara kunnat arbeta 16 dagar på grund av vädret. I mitten av augusti var i alla fall pontonerna kopplade men då kom en storm som sprängde alla brokar så att man fick börja om från början. Den 21.8 lyftes Ulla till 12 meters djup och fördes i lä av Möen för slutlyft. Den 29.8 inbogserades vraket till Ystad, avmastat, rostrött, fyllt av tång och sand och algbeläggningar men med skrovet i relativt gott skick.Styrhytt och allt på poopdäck var borta. I Ystad tätades och länspumpades vraket . Det såldes till kapten Carl Emil Andersson, Alsvik, Blidö och fördes till Öregrunds Slip- och VarvsAB där det 1947-48 ombyggdes till en hypermodern 3-mastskonert . Skrovet förlängdes 7,2 meter till 41 ms och br.tonnaget ökade till 262 ton, dw-tonnaget från 250 till 380 ton.
I april 48 sålde Andersson fartyget till Red AB Kinnekulle i Lidköping och med bibehållet namn trädde Ulla i maj 1948 åter i tjänst efter över 2 år på havsbotten. Den gamla 200-HKR motorn utbytt mot en 265 hkr Alphamotor. Den nya riggen marconiriggats med 270 kvmeters segelyta. 11 knop på lätten. 2 luckor med dim. 4 x 7,8 meter med 2 bommar och 2 st 18 hkr Lidans motorwinschar. Radiotelefon, radiopejling, 2-manshytter föröver för manskapet, övrig inredning i poopen. 1951 nedriggades Ulla till rent motorfartyg.
I febr 56 såldes Ulla för 345.000:- till red AB Westkusten (Roland Christiansson) i Halmstad och fick namnet Tylesand.

Tillbaka till olycksnatten

Vid explosionen träffades befh som stod till rors av kompassen i bröstet och fick hårda slag i huvudet och på benen av andra lösryckta föremål i styrhytten, blev omtöcknad och fann när han kvicknade till att han kravlat sig ut ur styrhytten. Jungman Wittgren, obefaren, som varit 3 veckor ombord, låg och sov i sin hytt föröver och skadades inte. Bästamen väckts i sin hytt i poopen där allt rasade ihop. Kocken Olofsson vrickade armen då han kastade ut kojen och och kom på däck i pyjamas. Lättmatros Bengtsson bedövades nere i motorrummet av smällen och skadade armar och ben men var väl lokaliserad och hittade snabbt lejdaren trots mörkret och kom upp på däck blödande från ett sår i huvudet. Ljuset ombord slocknade direkt och motorn stannade pmedelbart eftersom den slogs loss från bädden . Våldsam förödelse i hytterna. Livbåten hade kastats överbord med hängde kvar i tågjorna och

ULLA 27.4.44

de ombv äntrade ner i den på taljorna, endast för att finna att all båtutrustning låg i sjön inklusive årorna. En man äntrade ombord och hämtade åror från flotten. Kl 0.3.35, 15 minuter efter explosionen, sjönk Ulla med aktern före och svår slagsida. Flotten och en massa spillror flöt upp och båten kompletterade sitt matförråd från flotten. Efter 3½ timmes rodd i mörkret nådde båten ss Kurland. Den 1.5 kom besättningen till Malmö, kocken iförd pyjamas,skor och skinnväst, lättmatros Bengtsson med huvudet i bandage. Först av allt skaffade de sig kläder.



ULLA 27.4.44

Historik

3-mastad motorskonert på 200 brton byggd 1937 vid Lödöse varv av stål. L. 32,2 B 7,2 Tillhörig Oscar Albert Padborn i Sölvesborg.Nybyggnadspris -37 140.000 kr. Ulla, konstruerad av överingeniör Folke Selldén, var en helt ny typ av svensk motorseglare, slättoppad, med skrov av modererad Maierform, starkt fallande stäv, mjukt rundade slag, kryssarakter och poop.Modellen utprovats vid Tekniska Högskolans skeppsbyggnadstekniska laboratorium.Som motorseglare var Ulla konstruerad för att kunna konkurrera med de stålbyggda tyska och holländska motorseglarna i svenska farvatten. Ett stort hinderfritt lastrum med 2 luckor 4x6 meter. Skrovet isförstärkt. 270 ton dw. En 2 cyl Bolinder-Munktell råoljemotor med friktionskoppling, backapparat och fast propeller med manövrering från styrhytten. El tryckluftsstart. En Lidans hjälpmotor plus generator. Centralvärme och el .ljus. Radiopeling. Ljusa masonitebeklädda hytter medtvättställ och rinnande vatten. För befh bådeen sovhytt och en salong med polerade björkmöbler och bekväma fåtöljer.Mesanmasten stod på förkant av poopdäcket varför styrhytten förlagts till poopens akterkant Ullas förste befh William Nilsson övertog 1939 det i Lödöse nybyggda systerfartyget Älva. Den 18.8.37 sjösattes systerfartyget Bleking (Se 17.8.44) Ulla var huvudsakligen avsedd för cementfarten från Limhamn till Östersjöhamnar. Hon avfördes ur fartygsregistret 20.6.44 men återkom 1948 (Se sid 6 om bärgningen)

FRIGG 28.4.44

TILL BOTTEN EFTER KOLLISION MED VRAK I MINLEDEN I KIELBUKTEN KL 02.10

Frigg ingick i Storfors konvoj vid flygattacken 26.4
Friggs folk till Göteborg med Storfors.

Rapport

(OBS. Friggs mapp saknas på KK FIIA)

Ons 26.4.44 avgick från Emden destinerad till Sundsvall med rumslast av 1495,6 ton koks samt på däck 389½ ton koks till 3 meters höjd på fördäck och 2,40 ms höjd på akterdäck, surrad på för kokslaster brukligt sätt. Djupg F 18′2″ - A 18′10″ 20 ombv.

Fre 28.4 kl 02.10 med c:a 6 knops fart kolliderat med ett vrak i Kielbukten, styrande efter tyska marinens kursanvsining. Vind WSW 7 Beaufort med krabb sjö och skyig luft. Befh på bryggan, utkik på backen.Ingen skadad. Fartyget fick svåra skador under vl på BB bog och sjönk.

Antaglig orsak: Dålig utbojning av vraken i den minsvepta leden och det svaga ljuset på ledbojarna. Hård W vind och ostgående storm rådde.

Sista ortsbestämning: Kl 01.30 vid passerandet av vaktskeppet vid position nr 2. Magn. kurser därifrån N 70 O, distans 5 naut.mil.

Sjökort :KSV nr 335¡ rättat till 1.11.42. Kompassjustering i Sthlm 13.4.44

Göteborg 3.5.44

E.M.Andersson
Befh

Journalutdrag

Ons 26.4 kl 11.50 avgått från Emden med rums- och däckslast av 1885 ton koks, varav på däck 389½ ton. Fortsatt med konvoj till Elbes mynning och sedan under lots ledning. ((Kl 21.05 anfölls konvojen av ett 30-tal Beaufighterplan vid Borkum varvid flera fartyg sänktes och bl.a ss Storfors av Uddeholm fick 75 träffar varvid 3 man sårades . Frigg var det enda fartyget i konvojen som undgick skador))

Fre 28.4 kl 01.10 (Svensk tid)lämnat lotsen vid Kiels fyrskepp. Fortsatt efter kursanvisningar erhållna i Holtenau av Tyska marinen. Kl 01.30 passerades vaktfartyget vid position nr 2, logg = 0. Kl 01.45 syntes en vraklysboj med grönt sken förut c:a ett streck om BB, vilkenantogs tillhöra ett vrak som enligt erhållna uppgifterskulle ligga på norra sidan av farleden. Flera gånger kontrollerades på kompassen om fartygets kurs överensstämde med kursanvisningens.Plötsligt observerades en hög mast förut c:a ½ streck om BB.Omedelbart beordrades hårt STB roder för att gira klart ochsamtidigt slogs stopp och full back i maskin. Fartyget girade dock ejklart utan tutschade kl 02 med BB bog emot det under vatten liggande vraket.Maskinen stoppades genast,rännstenarna pejlades och

FRIGG 28.4.44

förpiken undersöktes. Då därvid befanns att fartyget var svårt läck beslöts att återvända till Kiel. Trots att alla länspumpar startats steg vattnet i förrummet i oroväckande grad varför beslöts sätta fartyget på grund å närmaste land. Samtidigt sköts nödraketer upp. Fartyget sjönk mer ochmer med förskeppet. Kl 03.10 hade vattnet stigit upp till fyrarna i eldrummet varför maskinen stoppades, och besättningen beordrades i livbåtarna. Sedan alla de 20 ombv lämnat i de 2 livbåtarna sjönk Frigg kl 03.30 med stäven före på N 54°29′- O. 10°28′. Vinden var hård W, styrka 7 Beaufort, med krabb sjöoch skyig luft. Besättningen i båtarna blev strax efteråt upptagna av ms Brake av Hamburg och landsattes i Kiel.
(Alla 20 från Frigg gick ombord i ss Storfors av Uddeholm 29.4 och medföljde till Göteborg.)

Göteborg 2.5.44
E.M.Andersson

Telegram till rederiet från agenten i Kiel-Holtenau 28.4

Frigg heute frueh auf wrack gelaufen und gesunken. Mannschaft gerettet und hier angenommen. Versuchen heimreise mit Sveadampfer Wasaborg und Uddeholmsdampfer Storfors arrangieren = Zersen

---

Crew list

Befh Erik Magnus Andersson, Mölle, 41 år (27.3.44)
Ie styrman Arvid Gunnar Svensson, f - 86 (Tjänstgjort som befäl sedan 1912)
2e styrman Karl Erik Nils Götherström
Chief Johan Valfrid Lödin
2e maskinist Bror Wilhelm Söderlund, 32 år
Stuert Per Olof Manfred Hedberg
Kock Karl Rudolf Sjöberg
Mässuppassare Karl Alfred Andersson
Matros Klas Gustav Valdemar Frisell, 56 år
Matros Erik Torsten Palmblad
Matros Karl Rudolf Nilsson, 40 år (Nov 43)
Lättmatros Oscar Ewald Olsson
Jungman Rune Lennart Emanuelsson
Jungman Holger Karlsson
Donkeyman Anders Ivar Olsson
Eldare Anton Olsson
Eldare Karl Rudolf Lång
Eldare Nils Johan Wadman
Lämpare John Bert Olofsson
Maskinelev Karl Erik Valdemar Eriksson, 24 år (4 veckr till sjöss)

FRIGG 28.4.44

Sjöförklaring i Göteborg 8.5.44 kl 14

Lotskapten K.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark:

1) Hur många lysbojar skulle finnas på den 5 naut.mil långa sträckan mellan vaktskeppet nr 2 och olycksplatsen?

2)hur många av dess bojar hade man å Frigg kunnat iakttaga?

3) Skulle ngn av bojarna finnas placerad i närheten av det påseglade vraket?
((Här har B.Bergström i blyerts noterat: Ja, 1 sjömil NO vraket))

4) Hade fartyget undergått avmagnetisering och i så fall när?

För SKN advokat Tage Zetterlöf

För Mälaren advokat Karl Axel Vinge.

Befh Andersson: Själv varit på bryggan från det Frigg lämnat vaktfartyget vid position nr 2, vilket vaktfartyg legat 4'Ö fyrskeppet Kiel. Farleden som Frigg haft att följa varit utprickad genom bojar i farledens mitt och trafiken gått på båda sidor om bojarna. Frigg hade haft ledbojarna på BB sida. Avståndet mellan bojarna varierat mellan 3 och 4 dist.minuter, och bojarna hade haft mycket svag belysning. En militär tjänsteman hos marin-myndigheten i Holtenau hade visat leden i kortet och sagt att Frigg skulle ta alla vrakbojar på sin BB-sida. Tjänstemannen hade inte nämnt något om på vilken sida om vraken som vrakbojarna lagts ut. Befh fått den uppfatt-ningen att bojarna legat söder om vraken. Endast vrak i själva farleden utmärkta och detta med endast en boj för varje vrak.Sedan vaktfartyget passerats hade befh inte iakttagit några ledbojar. ((B.Bergström skrivit i blyerts i marginalen: det fanns inga!)) Efter passerandet av vaktfartyget hade kursen till en början satts ONO ¼O på kompassen. Cirka 15 minuter före kollisionen ((I rapport om Sjöolycka 25 minuter .B.Bergström)) hade befh upptäckt vrakbojens svaga ljus och då ändrat kurs ¼ streck nordvart och hållit upp mot bojen. 5-6 minuter före kollisionen hade han låtit ändra kurs ytterligare ¼ streck nordvart ochfortfarande hållit på vrakbojens gröna sken. Kursen före kollisionen alltså ändrats sammanlagt ½ streck nordvart. Endast sett bojens sken, inte själva bojen,och därför inte kunnat bedöma avståndet till bojen. Fått se vrakmasten i mörkret på 40 meters av-stånd och omedelbart beordrat hårt STB roder. Efter kollisionen hade det varit uppenbart att vrakbojen legat norr om vraket. Befh hade själv först blivit varse masten och strax därefter hade utkiken på backen varskott om den. Frigg hade inte undergått avmagnetisering men varit försedd med avmagnetiseringskabel. (Ej slinga).

Ie styrman Svensson: Vakthavande på bryggan från midnatt 28.4 Befh hade i Holtenau varit iland och fått marina kursanvisningar för resan.Vid sin återkomst ombord sagt att vrak skulle passeras på BB-sidan (egen BB-sida)

FRIGG 28.4.44

Efter det vaktfartyget rundats hade Frigg avdrift söderöver,vilket märkts vid iatttagandet av vaktfartyget och skenet från vrakbojen. Skenet från vrakbojen siktats på c:a 4'avstånd, I anledning av avdriften hade kursen ändrats ½ streck nordvart vilken kurse sedan hållits till omedelbart före kollisionen. Ie styrman upptäckt masten på ca 50 meters avstånd och därvid hade omedelbart order givits om hård STB-gir. Strax innan Frigg girade hårt STB hade bäringen på vrakbojsljuset ändrats hastigt vilket ansågs tyda på att bojen varit mycket nära. Vid kollisionen befann sig det gröna ljuset nästan tvärs om BB. Omedelbart före kollisionen fick Ie styrman syn på ännu en mast och av masternas läge fått den uppfattningen att vraket legat i ungefär nord-sydlig riktning och att bojen låg väster om vraket. Avståndet mellan vraket ock bojen kunde inte bedömas.

Matros Frisell: Stått till rors sedan c:a 30 minuter då kollisionen inträffade. Ej kunnat se vrakbojens ljus och masterna. Först styrt ONO¼O , sedan hade kursen ändrats ännu ett kvarts streck nordvart. Strax före kollisionen fåttorder om hård STB gir.

Matros Nilsson:Utkik på backen från kl 01.30. 3 minuter före kollisionen fått se en mast och varskott bryggan varefter fartyget girat STB.Därunder hade han fått se en annan mast och enligt hans uppfattning kolliderade Frigg med vrakets back och vrakbojen låg BB om vraket. Bara sett ljuset från bojen och inte själva bojen.

2e maskinisten: Vakthavande i maskin. Omedelbart före kollisionen fått order om stopp men ej kunnat verkställa ordern innan order kom om full back.Maskinen bara arbetat back några ögonblick då kollisionsstöten kom.

Maskinelev Eriksson: Tjänstgjorti maskin. De order som kommit från bryggan hade omedelbart verkställts.

Advokat Tage Zetterlöf till SKN 8.5.44

(Refererat innehållet i sjöförklaringen) ..Av olika orsaker var det mycket svårt att få fram erforderliga uppgifter för en bedömning av frågan om krigs- eller sjöfara. ... Efter ytterligare en stund,troligen 5-6 minuter före olyckan, ändrades kursen ytterligare 1/4-dels streck nordvart till NOtO 3/4 O. Plötsligt och sedan man fått vrakbojen i 4 streck,men innan den kommit tvärs, fick man på ungefär 50 meters avstånd förut om BB syn på en svartmålad mast. Order gavs omedelbart om hårt STB roder. Sedan fartyget börjat gira upptäcktes en gulmålad mast söder om den först upptäckta och ungefär samtidigt törnade Frigg med sin BB bog mot vad som sannolikt var vrakets förskepp. ..Den ende av manskapet som gjort några iakttagelser var utkiken, men hans framställning var så oklar att det var

FRIGG 28.4.44

omöjligt att få ut något som helst av värde vare sig i den ena eller andra riktningen.

Brev till SKN från adv.Zetterlöf,Gtbg 9.5.44

Av en händelse har jag idag vid samtal med ett par sjökapteaer ,som under hela kriget trafikerat de berörda farvattnen, fått den del informationer som måhända kunna intressera dig (= Adv.Emil Henriques) Friggs befh uppgav att ledbojarna i leden österut från vaktskepp nr 2 utanför Kiel är placerade är placerade på 3- 4 sjömils avstånd från varandra. En eller 2 ledbojar borde ha funnits mellan vaktskepp nr 2 och vraket, men han hade inte sett dem. Vraket påstod han låg mitt i farleden. Enligt de mycket bestämda uttalanden som jag fått idag, finnas, om man räknar med de 4 sjömilen närmast vaktskepp nr 2 i ritning N 70°O, följande bojar, nämligen dels på 4 sjömils avstånd en relativt stark lysboj, och på 1 respektive 3 sjömils avstånd mindre och med svagare ljus försedda bojar. Söder om den starka lysbojen på 4 mils avståndligger det vrak som Frigg förmodligen stött på. Det ligger förmodligen 500- 600 meter söder om leden och det ligger ungefär tvärs i förhållande till riktningen N 70°O och med en starkt lysande vrakboj ungefär NW om vraket. Öster om vraket ligger en annan vrakboj utan ljus Norr om leden, något W om den på 2 sjömils avstånd från vaktskeppet utlagda lysbojen, ligger 2 vrak, båda försedda med lysvrakbojar söder om vraken. Dessa har Frigg inte kunnat kollidera med. Klara och tydliga anvisningar lämnas angående vrakbojarna och ledbojarna av de tyska myndigheterna så att man kan lägga ut dem i korten. Tydligenhar Frigg av någon anledning gått fram avsevärt söder om den givna kurslinjen.Detta förklarar ju varför de inte sett ledbojarna.Möjligen kan här den starka vinden och strömmen ha inverkat. Man observerade ju en avdrift söderut och försökte kompensera den genom att 2 gånger ända kursen 1/4 streck nordvart upp mot vrakbojen. Enligt vad som framkom vid sjöförklaringen skulle man dock haft möjligheter att hålla rätt kurs medledning av ljuset från vaktskepp nr 2 som fungerar som fyrskepp och som hela tiden syntes. Inget vrak finns här i själva leden och om man hållit den angivna kursen skulle sålunda ngn kollision icke ha inträffat. Om de här återgivna uppgifterna är riktiga tenderar väl det hela mot sjörisk.

Med hjärtliga hälsningar
Din tillgivne
Tage Zetterlöf

Vördsam Ppromemoria

Yttrande avgivet på anmodan av SKN av KK Sjötekn.Konsulent 12.6.44

Orsaken till olyckan: Av allt att döma har en i viss mån ofullständig utbojning av vraket vållat olyckan. ..Marinledningen meddelar att CM den 4.5

FRIGG 28.4.44

genom befh på ss Kattegatt erhållit upplsyning om att ss Herrenwijk minsprängts och senare sjunkit i lat N. 54 31,2′- lon.O.10 31′, vilken position är belägen ca 4 kbl utanför Weg I och ligger c:a 1 naut.mil SW lysbojen nr 3. Kattegatts befh, som som är en omdömesgill navigatör, rapporterade även att vraket utmärkts med en grönmålad lysboj NNW om vraket. Kielbukten uppgives av svenska sjömän såsom en veritable kyrkogård av sänkta fartyg sedan år 1943. - Tages nu vrakets position som utgångspunkt,finner man att Frigg allaredan vid passerandet av vaktfartyg nr 2 sannolikt varit någon eller några kbl utanför rännan. Att fartyg då och då ofrivilligt råka komma utanför den trånga rännan är en icke alldeles ovanlig företeelse - särskilt under dygnets mörka timmar och under ogynnsamma siktförhållande n. ~~Bef~~ - Befh ändring av kursen 2 gånger tyder på att genom pejlingar av vaktfartyg nr 2 varseblivit att fartyget drivits utanför rännan. Det gröna skenet från vraklysbojen siktades nämligen 1 streck på BB bog istället för om STB,som fartyget skulle haft bojen om det befunnit sig i själva leden. Att däremot en eller 2 med svagt ljus försedda ledbojar skulle ha legat mellan vaktfartyg och lysbojen i position nr 3 - som SKN:s ombud i Gtbg gör gällande - är ej med verkligheten överensstämmande. Det förefaller dock oförklarligt att vaktbefälet på bryggan inteupptäckt lysbojen i position nr 3 ,vilken strax före kollisionen befunnit sig väl inom synhåll på BB bog. Hur som helst borde dock de tyska myndigheterna med ett vrak några få kbl utanför rännan ha utmärkt detsamma på ett ur säkerhetssynpunkt mera lämpligt sätt. ..Det vill synas som om det på senare tid blivit så många fartyg sänkta i sydvästra Östersjön att dubbelbojar icke räcka till för de senast sjunkna. "

Konsulenten fastslår avslutningsvis att kollisionen i viss mån måste rubriceras som krigskaveri. " Jag får som min åsikt uttala, att rådande krigsförhållanden i samband med i viss mån vilseledande förordningar från de Tyska marinmyndigheternas sida bidragit till ombordläggningen med vraket., varför ersättningsskyldighet från SKN:s sida bör utgå till ett belopp av 50% på ifrågavarande haveri." Bo Bergström

---

KK memorial 7.6.44 KK BI Memorial

I memorialet anges förlisningsplatsen till c:a 5′ NO vaktfartyg nr 2 och enligt senare underhand erhållna upplsyningar skall vraket ha varit den minsprängda ss Herrenwijk på N. 54 31,2′- O. 10 31′.
Den genom Kungliga generalkosnulatet i Hamburg förmedlade avskriften från befh å mt Brake av Hamburg visar att detta fartyg vid "räddningen" av Friggs skeppsbrutna besättning endast företog den manövern att gå upp i lovart om livbåtarna så att dessa kund ro upp långsides Brakes läsida. En utkastad ända och en nerkastad stormlejdare fullbordade bärgningsarbetet

Bo Bergström

FRIGG 28.4.44

SKN till Riksförsäkringsanstalten 21.6.44

För Eder kännedom få vi meddela att Nämnden med civilassuradörerna för ss Frigg träffat den uppgörelsen att civilassuradörerna betala totalförlustersättningen för fartyget,samt att Nämnden bidrager till denna ersättning med ett belopp av kr 200.000:- i ett för allt. Denna ersättning motsvarar 40% av Nämndens försäkringsbelop - 480.000 kr - men fartyget var civilförsäkrat för högre belopp. Nämndens ersättning har grundats på bestämmelserna i §2 i Nämndens föräkringsvillkor. Nämnden anser icke att haveriet kan rubriceras som krigshaveri i egentlig mening.

Försäkringsr

SKN 22.6.44 till Mälaren utbetalat 200.000:- (Andel i totalförlust)
SKN proveny 28.10.50 4307:20 för vraket, men av beloppet gick 2465:09 vidare till Mälaren och 393:79 till Max Doflein i arvoda.
SKNEVII 411

Lasten

1885 ton Brechkoks till A.R.Appelquist Kolimoprt AB ,Stockholm, som försäkrat lasten i Atlantica för 15750 för frakten och 56150 för lasten.
SKN ersatt 40% som krigsskada.
SKN ersatt Appelquist 19.7.44 med 28374:08 för lasten och 2.8.44 rederiet med 13164:84 för frakten.

I pressen omnämndes Friggs förlisning förstden 14.5.44

Eget

Historik

Lastångare på 1588 brton byggd 1886 vid J.Redhead & Co i South Shields av järn. (Ex Helny, Helios, Tremayne) L. 78,3 B. 11 Tillhörig red AB Eystrasalt (Ernst Dunér) i Västervik. 2200 dw. 700 ihkr. Importlicens beviljades 6.2.42 i konselj för ss Helny och 6 andra Mariehamnsångare som gått under finsk flagg fast de varit i svensk ägo. Helny överfördes till det nybildade red AB Eystrasalt efter att sedan nov 1936 ha tillhört red AB Dagny i Mariehamn som köpt ss Helios av Råå nov 36 från red AB Nordsjön i Hälsingborg. -Fartyget byggdes 1886 för Hain SS Co i St. Ives, Cornwall som Tremaine men såldes 1907 för 150.000 kr till red AB Helios (J.Petterson) i Hälsingborg och fick då namnet Helios. Hon bytte ägare någragånger men behöll sitt namn. I jan 1922 köptes hon av red AB Nordsjön i Hälsingborg från red AB Helios i Norrköping.

UTKLIPPAN II 29.4.44

VENTILER SPRÄCKTA OCH PANELERJSKAKAT LOSS VID MINEXPLOSION VID GEDSER

Journal

Mån 27.4.44 kl 17.15 svgått Gävle destinerad till Bremen med 2008 ton malmslig.

Lör 29.4 kl 03.30 på order ankrat vid vaktfartyg nr 24 vid Gedser enär leden var spärrad för minsvepning. Kl 06 var elden åter fri.Lättat och fortsatt föregången av en minsvepare. Under tiden ankaret lättades explodaredeeen magnetmina på c:a 300 meters avtånd och fartyget skakade kraftigt av trycket varvid en del ventiler spräcktes och panelen i övermaskinistens hytt skakade loss från skottet.Huruvida ytterligare skador uppstått kan för tillfället icke avgöras.

Ombord 30.4.44

Karl Olsson 1e styrman

G.Hj.Backman 2e styrman

Gunnar Edwall Befh

Besiktningsrapport

Sjökapten Anders Edgren besiktigat vid Finnboda varv i Stockholm den 16.7.44 och förorade följande reparationer:

En utblåsningskran i bordläggningen från pannrummet jämte rörledning losstages,hålet i bordläggningen dubbleras och svtsas fast,nyy hål upptages i dubbleringsplåtem,kranen fastpackas åter,nya bultar insättas och rören kopplas åter.

Bottenvemtilerna öppnas för besiktning,inslipas & fastpackas åter.

En bottenventil till matarpumpen ompackas i bordläggningen.

5 ventilglas i olika hytter förnyas.

2 fönsterglas på bryggan förnyas.

Panelen i chiefens hytt repareras.

5 el belysningar jämte kablar i kaptensinredningen förnyas.

En radioapparat repareras.

Anmärkning: Besättningen har tidigare reparerat nerfallen panel i befh hytt, i salongen,nergången och reservhytten varvid delar förnyats och skadade och reparerade delar målats.

Fartyget indockat en dag.

Assurans

SKN 11.11.44 betalat rederiet 1220:- plus 110:- till Edgren.

Eget

Historik

Lastångare på 1637 brton byggd 1884 i Newcastle av Järn (Ex Mary, Vikvall, Kotka) L. 78 B. 11 Tillhörig skeppsredare Torsten Carlbom i Stockholm. Inköpt som Mary juni 1943 från red AB Saknsholmen (Axel Hansson)

Egna noteringar

UTKLIPPAN II 29.4.44

i Västervik för 600.000 kr. Se historik på Mary 3.12 42. Tidigare krigshaverier som Mary se 2.341 och 15.8.42

RÅDMANSÖ 1.5.44

SKAKATS AV 20 SJUNKBOMBSEXPLOSIONER I ON- KONVOJ TILL THE U.K.

Journal.

Mån 1.5.44 på resa Nordafrikansk hamn-U.K i konvoj.Kurser och fart enligt order. Vind SW 5 Beaufort. Svår slingring. Vid 21-tiden fällde eskortfartygen ett 20-tal sjunkbomber varvid Rådmansö skakade våldsamt.

Tis 2.5 kl 08 rapporterade övermaskinisten att en läcka uppstått i bordläggningen om BB i eldrummet i jämnhöjd med durekn. Visat sig att ett spant var bräckt och att läckan utgöres av en långslkepps gående spricka i plåten som ökade på grund av fartygets häftiga rörelser i den alltmer växande sjön.Spant & plåt arbetar ut ochin vid fartygets sättning och slingring och omöjliggör läggandet av en cementkista.Fartyget hålles läns med pumparna och noga uppsikt hålles över läckan. Vind under dagen WSW och NW 5-7,svår sjö och dyning, fartyget arbetar hårt i den svåra sjön. Under e.m har läckan ökat.Den spräckta plåten såväl som spantet arbetar oroväckande vid fartygets rörelser i sjön. Kl 18.50 sänt följande meddelande till the convoy commodore:" Have sustained damage ome plate cracked,one frame broken,leaking very seriously, so far no danger stop wish to have temporary repair at arrival convoy port =Master."

Ons 3.5 ankrat i convoy harbour.Sänt förnyat meddelande genom signalstationen iland efter surveyor samt rekvirerat 6 säckar cement och en mindre järnplåt för temoprary repair.Kl 15 kom Admirlaty survyor ombord och gav anvisning om uppbyggandet av en cementkista över läckan.(En 10" spricka i bordläggningen.) Kl 20.30 var cementkistan färdigbyggd.

Tors 4.5 kl 10.30 surveyor utfärdat attest för fortsatt resa till destinationsorten som anträddes på e.m.

ss Rådmansö 6.5.44

T.Reeves	E.Ranesson	Sten Knafve
1e styrman	2e styrman	Befh

Survey Report 8.5.44

I Middlesbrough. Damages found which hace been caused by depth charges in her nera vicinity in the Bay of Biscay in the 1st of May when on a voyage from Oran to Middlesbrough. On the steame rs arrival at Loch Ewe temporary repairs were carried out andthe vessel afterwards proceeded on her viyage to Middlesbrough where she arrived May 8th 1944.

No 3,4 and 5 channel section shell frames from the stokehold bulkhead on the port side of the stokehold were fractured completely through about 4" above the tank side brackets and the shell plate in way of the fracture No 4 frame in the F-strake was split for a length of about 12" .

(Indockats 15.5, utdockats 22.5, reparationskostnad pund 363.11.0)

Journalutdrag

Tors 23.8.45 fartyget torrsatt vid Oscarshamns varv.Vid besiktning befanns

RÅDMANSÖ 1.5.44

det att ett flettal inbucklingar finnas å fartygets båda sidor,vilka sannolikt uppstått vid sjunkbombfällning den 1.5.44.Sannolikt erhölls de bottenskador spm reparerades i New York den 7.3- 20.4.45 vid samma tillfälle

Oscarshamn 23.8.45
B.Jäderberg
Befh

Besiktningsrapport 22.8.45

Ing. Sten Haeger besitigat vid Oscarshamns varv i docka.

Bordläggningen: 6 plåtar BB förnyas, 9 plåtar sTb uttagas för riktning, 5 plåtar STB & 3 BB rikats på plats, 12 spant riktas,slingerkölarna uppriktas. Dessa sakdor äro att hänföra till sjunkbombsexplosioner.

Aktermasten: Kommit ur läge vid de våldsamma skakningarna och måste uppriktas i hela sin längd och stagas.

Inredningen: All inredning i de olika hytterna synnerligen illa åtgången Hytterna i ett miserablet skick och betydande reparationer måste utföras. I köket måste spisen ommuras,nytt plattgolv läggas i kök, badrum, wc etc.

Ventilatorer: Eldrumsventilatœrna hårt skadade med spräckta plåtar och bucklade huvar etc.

Däck: Omfattande skador,särskilt på shelterdäck.11 plåtat förnyas bl.a

Pannorna: Nerfallen isolering.spräckta plåtar, 141 läckande tuber.

Maskin: Anmärkningsvärt små skador i maskinrummet.

Cement förnyas i en mängd fack i rännstenar och garnering.

Kostnad: 140.141:- kr

Samtidigt med dessa arbeten utfördes klassningsarbeten för 174.482:- kr

Runmarö kom till varvet 19.8.45, låg i docka 22-30.8, reparationen var klar den 26.10 och fartyget avgick från varvet 27.10.45

Assurans

SKN 27.9.44 till Wilson & Co 618:68

SKN till SÅAF 14.12 46 kr 158.217:10

Historik Eget

Lastå开gare på 4280 brton byggd 1914 vid J.K.Thompsson & Sons i Sunderland av stål. (Ex Nordic) L 117 B. 16 Tillhörig Red AB Rex (K.M.Källström) i Stockholm. Inköpt som Nordic 1938. Historik i övrigt saknas. 1800 ihkr 7700 ton dw. I april 1958 köpte Perssöner i Ystad för nedskrotning Rådmansö och Runmarö (Ex Confield) på 2886 brton byggd 1912 i W.Hartlepool som då var Rexbolagets äldsta fartyg och sedan länge låg upplagda i Stockholm. Till Skrot i Ystad gick även turretångaren Vindö som hämtade i Sthlm 25.4.58 av Isbjörn för bogsering till Ystad.

Hjälpvedettbåt 9.5.44

SKADATS DÅ BRITTISK BOMBPLANSLAST EXPLODERADE I HAVET UTANFÖR SÖLVESBORG.

Sammanfattning.

Ett Halifax-bombplan som efter en raid mot Berlin svårt skadats av lv-eld störtade kl 22.45 sön 23.4.44 i havet 1' SO Torsö fiskeläge på Listerlandet vid Sölvesborg efter att ha flugit in över svenskt område vid Nogersund och sänt upp röda och grön nödraketer. Chefspiloten följde planet i djupet medan de 6 övriga ombord hoppade i fallskärm ochlandade inom ett vidsträckt område mellan Bromölla och Sölvesborg. Hälleviks tullbåt somgick ut 23.15 fann en stor oljefläck ute till havs på sbenskt territorialvatten och spillror av planet, bl,a ett av landningshjulen, och en Europakarta i format 15x15 dm. Planets läge kunde dock först fastställas genom Marinens dykare.Plamet hade på vägen mot Sverigeflugit över Danmark och sänkt en liten ångare som gick nära kusten. - Tis 9.5 låg en hjälpvedettbåt och en minsvepare på nedslagsplatsen för att söka efter pilotens lik.Planet lågpå 17 meters djup och en dykare hade just kommit upp medan an stod klar att gå ner kl 10 f.m då planets bomblast exploderade nere i djupet och en väldig svavelgul vattenmassa vräktes 30-40 meter upp i luften,lyfte och dränkte hjälpvedettbåten som låg knappt 10 meter från explosionens centrum. Vid explosionen skälvde marken i Torsö fiskeläge 1' från platsen och på minsveparen, 250 meter därifrån, sopades alla på däck omkull av tryckvågen,all köksutrustning slogs sönder, en kanontornslucka kastade högt upp i luften och inventarier och utrusning ramponerades. På hjälpvedettbåten, som lyftes 4-5 meter innan den föll ner,vräkets allt i en röra, allt på däck spolades överbord, 4 man bröt benen,stukade fötterna och fick ryggskador medan kocken R.O.Gustavsson från Pataholm,som stått i aktern, kastades ett 10-tal meter upp i luften över aktre masttoppen och föll ner i vattnet 15 meter från båten. Gustavsson hade fölorat känseln i benen men förlorade inte medvetandet utan kunde själv greppa utkastade kastlinor från minsveparen och halas in. Dykare G.E.Gustavsson,Rödeby, hade skadat ryggraden, dykare T.Olausson,Rödeby, fått ben- och fotskador och fartygschefen, färnrik G.S.Celander,Kalmar, halades in med ena benet brutet. Ingen hade befunnit sig under däck vid explosionen.Alla trodde först att hjälpvedettbåten skulle gå till botten omedelbart och order gavs att de som inte kunde simma skulle hjäpas hålla sig uppe i vattnet. Alla tog det inträffade mycket kallblodigt.Svårt läck och sjunkande släpades Hjvb av minsveparen in på gruntvatten utanför Hällevikshamn vaerfter minsveparen med högsta fart gick in till Hällevik och landade de 4 svårt skadade som fördes till Sölvesborgs lasarett. Kocken var då förlamad frånmidjan nedåt och kom att bli invalid för livet. De andra tre återhämtade sig i sinom tid från sina skador. Hjvb infördes till Sölvesborgs varv för sliptagning och omfattandereparation.

Hjälpveddettbåt 9.5.44

Hjvb var en avMarinen rekvirerad Bohuslänsk motorfiskebåt på 45 brton.

Ej uppföljd på Krigsarkivet.

PATRIA 10.5.44

KOKSLASTAD MOTORGALEAS I DJUPET MED AKTERN FÖRE EFTER MINEXPLOSION.

Rapport

Avgick Rendsburg mån 8.5.44 destinerad till Ystad. Rumslast av 160 ton koks. På däck 40 ton koks till 1,2 meters höjd. Djupg F 10′-A.10′ 5 ombv Anlöpt Kiel för att segla på dagen på grund av att man då kunde se vraken och bojarna bättre. Bunkers 2000 L bränn- och 200 kg smörjolja,bränsleåtgång per dygn 620 kg. Proviant för 10 dygn.
Minsprängd 03.15 ons 10,5 SO Möen, c:a 2½′N 3/4 O Plantagegrundets fyrskepp WSW vind, gott väder. Ingen av de 5 ombv svårt skadad.
Vi seglade i Tyskarnas minfria led. I farledens mitt är lys-och ljudbojar utlagda.När olyckan inträffade befann sig fartyget c:a 150-200 meter STB om en sådan lysboj, då en kraftig explosion inträffade, antagligen en magnetmina. Efter explosionen sjönk fartyget på 15 minuter.

Malmö 11.5.44

Per Helge Hedberg

Avgick kl 14 mån 8.5 från Rendsburg med last av 200 ton koks. Kl 18 bunkrat i Holtenau, slussat samt ankrat upp på Kiels redd kl 21 på grund av att det finns så många vrak i farlederna och jag helst ville passera dessa på dagen då de är bäst synliga. Tis 9.5 kl 04 avgått från Kiels redd med spärrlots ombord. Lämnat lotsen 06.30 vid Kiels lotsfartyg. Fortsatt enligt kursanvisning som jag fått i Holtenau. Kl 20 passerades Gedser fyrskepp. Vind WtS 4 sek.ms, klar luft. Resan fortsattes utmed den minfria vägen . Bojarna med topplyse kundevi gott se och de passerades på 100-200 meters avstånd. Ons 10.5 kl 02.55 passerades fyrskeppet vid Plantagegrundet (fyrkaraktären 3 bx) där jag överlämnade vakten till bästeman Falk. Bojen som utmärker farledens mitt var synlig på BB bog.Resan fortsattes.Då vi kommit tvärs bojen på 150-200 meters avstånd exploderade en magnetmina kl 03.15 under maskinrummet. Då fartyget snabbt började sjunka var det ingenting annat att göra än att fortast möjligt lämna det. Livbåten, som redan var i sjön, ansgåg jag vara bästa räddningen vari vi embarkerade,fartyget hade redan stark slagsida och sjönk efter 15 minuter med aktern före. Motorseglaren Alice av Göteborg, som vi haft sällskap med från Kiel, befann sig strax intill. De styrde upp intill oss ochtog upp oss.Alice fortsatte sedan till Trelleborg där vi blev landsatta.

Malmö-Limhamn 11.5.44

Befh

Crew list

Befh Per Helge Hedberg, Djupekås, Lister-Mjällby, 9.10.08 (Sedan april 37)
Bästeman Gotthard Falk, Torekov, 38 år

forts

PATRIA 10.5.44

Crew list forts

Kock Gunnar Arvidsson, Stationsgatan 13, Halmstad
Jungman Olle Milsten, Hamngatan 22, Västervik, 19 år (22.2.44)
Jungman Einar Jonasson, Höör

Sjöförklaring i Malmö 13.5.44 kl 15

SKN ej låtit sig avhöra.
Sakkunniga: Hamnkapten G.Winberg & sjökapten Charles Edgren.

Befh Hedberg: Någon skeppsdagbok hade inte förts, endast en skeppskladd. Samtliga skeppspapper gått med i djupet. De Ombv förlorat alla sina ägodelar. Bästeman i styrhytten vid explosionen kastats upp i taket och skadat ryggen. Befh var då sedan 5 minuter under däck.Ingen särskild utkik satt.
Bästeman Falk: Fått kontusioner i ryggen för vilka han ännu inte sökt läkare. Livbåten hade hängt i dävertarna.En bult till en av taljorna ryckts loss vid explosionen men bästeman hade lyckats fira ner båten i sjön.Inte hunnit få någonting med sig.
Jungman Milsten: Befann sig nere i motorrummet.Hann inte rädda något.

KK memorial 22.6.44

... Resan fortskred i den minsvepta farleden, Weg I, till den 10.5 då Patria kl 02.55 passerade vaktskeppet (som även är fyrskepp) vid Plantagegrundet. När vaktfartyget, som även benämnses "K" eller " Nr 24" ,varit tvärs på något 100-tal meters avstånd,sattes kursen på den 6′NNO därom liggande spirbojen med topplykta. Kl 03.15, då bojen mitt i rännan kommit tvärs om BB på 150-200 ms avstånd, inträffade en våldsam explosion i fartygets omedelbara närhet.Patria sprang svårt läck och började sjunka med alltmer ökande slagsida. Sedan de 5 ombv kommit i livbåten och rott klara det sjunkande fartyget gick detta till botten 15 minuter senare. Alice tog upp livbåt och folk , - Av allt att döma har en från luften nedsläppt magnetmina exploderat, dock med all säkerhet inte under motorrummet,som befh velat göra gällande, utan i omedelbar närhet av akterskeppet. Huruvida fartyget undergått avmagnetisering framgår ej av handlingarna.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 301

Effekter & assurans

SKN 19.7.44 utbetalat 60.000:- till Hedberg för totalförlust
SKN 12.10.44 ersatt effekter med 3675:- kr

PATRIA 10.5 44

Skeppare Hedberg förlorat 4 kostymer, 2 överrockar, 3 par skor mm i klädväg för 1012:50 samt en kikare värd 300 och en sextant för 450:-
Bästeman fått 675:- för sina förluster, jungmännen 450:- var ,kocken 337:50

SKNEVII 408 Lasten

200 ton koks till G.& L.Beijer Kolimport i Malmö, ass. i Öresund för 14000:-
SKN ersatt Beijer med 8926:87 den 15.7.44
Proveny till SKN från Theo.Koch & Co i Köpenhamn 1292:38 den 19.12.45 för vrak och last.

SKNEIII 301 Vraket

Skeppare Helge Hedberg,Djupekås, 20.2.45 frågat SKN om han kan få köpa tillbaka vraket och bärga Patria. SKN svarat 1.3.45:" Vi ha icke något emot att till Eder försälja ifrågavarande fartyg med kokslast. Vi bedja emellertid få framhålla att vi icke äga kännedom om huruvida något hinder för bärgnings utförande möter från vederbörande Tyska och Danska myndigheters sida. Vi vilja framhålla att vi i juli 44 genom Krigsforsikringen for Danske Skib förhört oss beträffande möjligheten att bärga lasten, och var vid denna tidpunkt ingen dansk bärgare villig åtaga sig arbetet."
Hedberg sedan inte svarat. Den 19.2.46 upplyste SKN AB Skandinaviska Fartygsagenturen i Göteborg att Patrias vrak " redan är sålt." På mappen står antecknat:" Fartyg och last sålt genom Theo.Koch & Co .Proveny bokat på varuhaveri 49/44." Provenyn inbetalats till SKN 19.12.45 = kr 1292:38

SKNEVII 408 Dansk Dykarrapport augusti 1945

Skibet ligger sunket i 17½ meters vand og stever c:a öst. ((Position enligt Lloyds i London: N54° 52′- O. 12° 54)) Fokkemasten står c:a 3′under ytan.

Vraket ligger på sandbotten. STB slingerköl täckt av sand i hela sin längd BB slingerköl synlig i hela sin längd. Ankarna hänger kvar på STB resp.BB kranbalk.Inga skador på skrovet föröver, men från akterkant av storluckan och akteröver finns sprickor och bucklor i slagplåtarna och uppåt. Bägge luckorna helt öppna. Det ligger koks nästan över hela däcker. Bräckningar och sprickor i luckkarmar, brädgångsr och däcker. Mesanmasten brutits av strax över mastkistan och är helt borta. "Skiber er til en del begroet."

xxxxxxx xxxxx

Switzers i sept 45 tagit tillbaka sitt anbud på vraket sedan myndigheterna vägrat att minsvepa vid vraket. Marinministeriet i Köpenhamn underrättade 4.10.45 Theo.Koch & Co på förfrågan att " vraket, der ligger i tvangsruten og er meget farligt for sejladsen,snarest bör nedsprenges til en mindste dybe af 14 meter over vrakresterne." innebärande att inga delar får sticka

upp mer än högst 3 meter över havsbotten. - "Den yderste frist for afslutnin af nedsprengningsarbejdet er medio sept 1946."

Theo.Koch i okt 45 meddelat SKN att de sålt vraket med last till herrar F.& L.Nielsen i Grenaa som därmed övertagit ansvaret för vrakets nedsprängning.

Egna noteringar

Kaminen slungades genom skottet

Vid explosionen stannade motorn omedelbart, lossbräckt från bädden och skottet mellan motorrummet och lastrummet rämnade. I kajutan slungades kaminen genom skottet ochall inredning slogs sönder. Skeppare Hedberg,som haft vakten ända till gryningen och just gått ner för att få en timmes sömn, kastades ur kojen och fick en sensträckning i ena tummen. Han kom upp på däck i kalsonger och undertröja, barfota Någon tid att klä på sig gavs inte. Bästeman hade kastats ut ur styrhytten och skadat ryggen. Jungman Milsten måste hals upp ur motorrummet vars lejdare brakt ihop men han bar i det närmaste oskadad. Kocken Arvidsson och jungman Jonasson kom på däck i underkläderna direkt från kojerna. Bästeman och jungman Milsten hade blåställ på sig. Ena stöttan till livbåten var losslagen inklusive däverten så att båten hängde med aktern i vattnet. Bästeman behövde bara fira förtaljan för att få båten i sjön. Den läckte och måste ösas hela tiden. I hårt väder hade de 5 männen inte haft en chans. Nu fanns 3-mastskonerten Alice av Göteborg i närheten men det dröjde ändå 45 minuter innan Alice kunnat ta upp dem. Patria sjönk efter en kvart varvid däckslasten av koks rasade akteröver och styrhytten slogs sönder. Det sista som försvann var bogsprötet. - Alla 5 hade fått blessyrer och förlorat allt. Hedberg hade 2 dagar före minsprängningen blivit bjuden 120.000 kr för Patria som han hade underförsäkrad för endast 60.000:- Det var Patrias sjätte resa från Kiel med koks till svensk hamn. Förutom min-och flygrisken på den traden var hotet om vrakkollision alltid mycket stor eftersom de svepta lederna kantades av sjunkna fartyg. Tidvis kunde 4 vrak vara synliga på en gång. Ons middag 10.5 kom Alice in på Trelleborgsredd och de skeppsbrutna ekiperade sig omgående sedna de fått låna kläder så att de kunde gå iland.

Historik

Motorgaleas på 154 brton byggd 1918 vid Stoel & Zoons varvi Alkmaar,Holland av stål. (Ex Argus, Molboen, Nicolaas, Witsen 1) L 26,9 B 6,4 Ägd och förd av skeppare Per Helge Hedberg i Djupekås, Blekinge. Inköpt som Patria 1937 från H.Groen i Groningen och klassad samma år vid Lövholmsvarvet. I maj 1940 fick Patria en ny 130 hkrs Skandiamotor vid Lövholmsvarvet i Sthl

PATRIA 10.5.44

Patria byggdes 1918 med namnet " Nicolaas Witsen I" för ettholländskt rederi men såldes 1922 till Hviids rederi i Aarhus och fick namnet Molboen. En kort tid under tysk flagg som Argus, sedan återköpt till Holland av H.Groen i Groningen då hon fick namnet Patria.

V-2-raketer slog ner i Blekinge 11.5.44

Dagen efter Patrias minsprängning slog 2 tyska V2-raketer, utan sprängladdningar, avskjutna från Peenemündebasen, ner i skogsområden i Blekinge, den ena 30 km NW Simrishamn och den andra i trakten av Bäckebo, 40 km NW Kalmar. I slutet av juli 44 slog ännu en ner i sydvästra Blekinge. UD ingav protester i Berlin 23.6 och 7.8.44 mot dessa " obemannade flygplan" som kommit in i svenskt luftrum. Protesterna möttes med uppriktigt beklagande från tyskt håll. Raketdelar från Bäckebo fördes i största hemlighet tillEngland där fragmenten pusslades ihop och bidrog till att engelsmännen kunde sätta in motåtgärder mot detta nya terrorvapen. Den svenska regeringenhade redan sommare 43 stoppat transiteringarna till Norge av krigsmateriel och permittenter via Sverige. Den 18.4.44 uppsade utrikesminister Günther all transitering av tysk fältpost till Norge genom Sverige och dekreterade att hela den tyska militära kurirtjänsten över svenskt område skulle slopas.Kurirerna måste i fortsättningen vara civilklädda och inneha svenskt visum. Alnedningen var närmast att tullen i Hälsingborg den 14.4.44 stoppat en tysk försändelse från Aarhus till Luftwaffe i Finlandoch Norge av 25000 kopior av generalstabsblad över Sverige som tryckts i Prag .
Det rörde sig om 10 olika kartblad nr 91- 100 , vardera i 2500 ex, omfattande en bred remsa över landet från Värmland till Stockholms skärgård.

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

RAMMAD MIDSKEPPS AV FINSKA ss POLLUX UTANFÖR ARCONA DÄR MINLEDERNA KORSAS.
FÄRJANS BÅDA PANNRUM VATTENFYLLDA INOM FEM MINUTER.

Rapport

Avgick Trelleborg kl 06 ons 10.5.44 på ordinarie tur till Sassnitz. På vagn däck last av 14 godsvagnar med färsk fisk från Norge,surrade med shcklar t. däck. Djupg F 5½ meter- A. 5,6 ms. 49 ombv. Inga passagerare.
Kl 08.54 rammad av FÅAB:s ss Pollux av Helsingfors BB midskepps vid möte i närheten av fyrskepp 15 utanför Arcona,Rügen. Vind WtS 3-4 Beaufort,klar sikt. 3e styrmans vakt. Matros M.Persson utkik på backen och matros N.A.Nilson utkik på övre bryggan. DV:s rv kurs enlgt gyrokompassen 147°,fart 14 knop.Pollux kurs enligt beräkning 257°,fart, enligt uppgift, 9 knop. I kollisionsögonblicket stävade DV c:a 158°. DV erhållit en svår läcka vid förliga pannrummet som vattenfylldes.Senare vattenfylldes även det aktra pannrummet Orsak till kollisionen: Pollux uraktlåtenhet att iakttaga gällande regler för undvikande av ombordläggning

Journalutdrag

DV avgick kl 06 ons 10.5 från färjeläget i Trelleborg med full last av järnvägsvagnar.Inga passagerare medföljde. Vinden var kl 08 WtS,styrka 3-4 och vädret klart. Vakthavande på bryggan var från kl 08 tillfällige styrmannen G.Jönsson.När fartyget kom i närheten av fyrskeppet/vaktfartyget 15 närmade sig kl 08.30 i bäring 3 streck på BB bog en västgående ångare,Pollux av Helsingfors. ((1125 brton byggd 1898 i Campbeltown för FÅAB)). Då bäring en till Pollux inte förändrades och faran för ombordläggning blev överhängande gav styrman Jönsson en lång signal och beordrade rodret dikt STB.Vid signalen kom kapten Ekberg upp på bryggan,slog full back på båda maskinerna och strax därpå stopp på BB maskin för att öka STB-giren. Därpå stängde han de vattentäta dörrarna och gav alarmsignal. Ingen som helst manöver för undvikande av ombordläggning från Pollux xida kunde iakttagas. Pollux stäv träffade DV i BB-sidan tvärs förliga pannrummet kl 08.54 varvid en stor läcka uppstod och pannrummet vattenfylldes snabbt. Båtarna 2 och 4 bemannades och sjösattes,men sedan visshet vunnits att skotten för och akter om pannrummet höllo mot vattentrycket,återkallades personalen och båtarna förtöjdes akterut. Per radio till tyska färjan Preussen anhölls om bogserhjälp men denna visade sig svår att genomföra emedan sjögången tilltagit vid middagstid. Efter varandra sprungo en grov tross och en grov wire utan att bogseringen framskridit nämnvärt. På anmodan av Preussen kom därpå minfartyget Fuchs från Sassnitz för att övertaga ännu en grov tross från DV,men även nu gick bogseringen dåligt trots att efter ett par timmar en mindre bogserbåt, "Kiseritzki" från Sassnits,kom Fuchs till hjälp. Kapten Jürs på Preussen erbjöd sig då att under backgång söka bogsera DV i hamn. En gov wire från Preussens för togs ombord och bogseringen kunde utföras till boj

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

nr 11 där wiren sprang vid kursändringen.Sedan en grov hamptross från DV ersatt wiren kunde arbetet fortsättas tills i närheten av Sassnitz redd, där 2 bogserbåtar, "Arkona" från Stralsund och "Hermann Kirsch" från Stettin övertogo bogseringen och förde DV in till färjeläget. Broklaffen firades kl 21.35 och ilandföringen av vagnarna var slutförd kl 22.50.
(DV återkom till Trelleborg den 18.5 kl 22.30)

Maskindagbok

Avgick Trelleborg kl 06 ons 10.5. FF 06.04, med 104 varv/min.
Kl 08.54 begärdes full back å båda maskinerna vilket verkställdes ögonblickligen.BB maskin stoppades igen efter några varv medan STB:s fortsatte att arbeta med högsta möjliga kraft. Omedelbart efter begärda manöver kändes en stöt förut om BB och stopp på STB maskin begärdes i samma ögonblick. Den enda öppna WT dörren stängdes från bryggan.WT- skottdörrar och larmanordningar fungerade oklanderligt.Samtidigt började alarmklockorna ringa. Eldrummen vattenfylldes på några minuter varför alla man måste lämna dessa omedelbart. Dynamomaskinen stoppades omkring 09.15 då ångan var slut och risk för vattenslag i vylindrarna förelåg. Alla sjöförbindningar å fartygssidan stängdes så fort det medhanns. Ångstyrmaskinen frånkopplades och handstyrningen gjordes klar för bruk. I maskinrummet tjänstgjorde i kollisionsögonblicket: 2e maskinist R.Kjaer, 3e maskinist G.Andersson och maskinvakterna A.Roos och E.Tangred. I eldrummet:maskinvakt L.Nilsson, eldarna A.Mårtensson, G.Gylldenius,N.Palmkvist & P.Flint.

Sassnitz 10.5.44
Johan Stuhre
Övermaskinist

Utdrag ur Pollux journal på resa Kotka-Delfzijl

Obs. alla tidsangivelser Finsk tid.

Lör 6.5 kl 13.45 avgått Kotka u.lots ledning med last av 985 ton Styckegods.

Sön 7.5 kl 07.12 ankrat vid Vrakholmen för kompassjustering.Fortsatt resan.

Mån 8.5 kl 11.57 lämnat lotsen vid Utö. Fortsatt resan.

Tis 9.5 kl 10.17 pejlat Ölands Norra Udde uti W1/4 N, distans 5,9' och samma dag kl 19.07 passerat Ölands södra udde boj.

Ons 10.5 Kl 04.47 pejlat Sandhammarens fyr uti NNW 3/4 W,distans 5,1'. Satte kurs mv SW 1/4 W = rv 220°. Kl 05.45 mmste stanna då maskinen gått varm. 05.57 åter börjat köra med sakta maskin och 06.15 full fart,c:a 9 knop. Kl 08 ändrat kurs till mv SW½S. Kl 09.30 erhölls vaktfartyget vid position nr 28 i sikte i riktning mv StW,distans c:a 3', och ändrades kursen rätt på vaktfartyget.Vid tillfället rådde tidvis lätt dis och W vind, styrka c:a 3 Beaufort. Strax därefter siktades Trelleborgsfärjan

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

c:a 5 streck akter om tvärs om STB.Den befann sig då på en distans av 2,5′ ~~från vaktfartyget~~ à 3′och syntes stäva c:a SSO.Då Pollux enligt beräkning befann sig på en distans av 1′från vaktfartyget,togs,för att få fartyget på rätt sida, d.v,s om BB,på sätt reglerna för dessa farvatten föreskriva, rodret STB hän och stöttades fartyget å mv SSW. Då fartyget,stävande i sist sagda riktning,passerade vaktfartyget,togs, i syfte att inställa fartyget i den riktning mv W,detsamma till fullföljande av sin resa hade att fullgöra,rodret STB hän. Alltsedan färjan,som senare befanns vara Drottning Victoria, som hade positionen av ett upphinnande fartyg, kommit i sikte, följde hag,som jämte 2e styrman Matti Karhula befnn mig å Pollux kommandobrygga,noga med färjans manövrer och utgick jag självfallet från att färjan, likmätigt sin position i förhållande till Pollux,skulle, i fall av behov, vidtaga av sitt läge betingade pareringsmanöver. Under det Pollux svängde STB över hördes plötsligt sirenljud från färjan som synes söka gå för om Pollux.Då faran för kollision nu blivit överhängande slog jag full back i Pollux maskin ,vilken var den enda manöver jag kunde vidtaga till lindrande av följderna av den ombordläggning som nu blivit oundviklig. Kl 09.50 stötte Pollux stäv mot Drottning Victorias BB-sida midskepps.Pejlade genast bilger och tankar varvid konstaterades att förpiken vattenfyllts och stäven krossats men att i övrigt någon fara för Pollux icke förelåg. Stannade kvar på platsen för att i fall av behov bistå DV. Kl 14.15,då ett tysk marinfartyg tagit DV på bogsering,och då min hjälp därefter var onödig,beslöt jag gå in till Trelleborg såsom varande lämpligaste nödhamn.Kl 14.32 passerades åter position nr 28. Samma dag kl 19.02 erhöll lots utanför Trelleborg och förtöjde kl 20.45 i Nya Hamnen därstädes. Med beaktande av ovanstående fritager jag mig själv,övriga ombordvarande och mitt rederi från allt ansvar i saken ,

Trelleborg 17.5.44

Harry Nordberg

Befh

Internmeddelande

Här finns i mappen ett fotografi,taget uppifrån däck på Drottning Victoria rakt ner längs fartygssidan om BB, visande den krossade avbärarlisten midskepps och inbucklingen i bordplåten ovanför. Till fotot finns bifogat en gulnad lapp,skrive i blyerts på en SJ-blankett:

"Statens Järnvägar. Från kapten Y.Ekberg den 1.6.44 till kapten Bo Bergström Kommerskollegium. Broder! Härmed sänder jag ett fotografi som du önskade erhålla. Upplysningsvis kanjag meddela att den 15-årige rorsmannen på Pollux uppgav vid deras sjöförklaring att han hade styrt SWtW. 2e styrmannen uppgav vid samma tillfälle att Pollux låg an WtS vid kollisonsögonblicket.

Många hälsningar från vännen

Ynge Ekberg

Form nr 335 K (1922)

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

Crew list

Befh Yngve Theodor Ekberg,St,Gertruds Väg 17,Trelleborg
1e styrman Bertil Jungner
3e styrman G.Jönsson (Vakth)
Telegrafist K.Mattsson
Matros Magnus Persson (utkik)
Matros Nils Anton Nilsson (utkik)
Matros K.Svensson
Matros O.Ravinder
Matros G.A.Nilsson
Matros G.W.Nilsson
Matros M.Nilsson.
Matros B.Valdau
Matros J.Nilsson.
Matros Harry Boberg (rorsman)
Matros Fr. Persson
Matros Ingvar Nilsson
Städerska G.Berglund & L.Mårtensson
Borstare K.Jonsson
Övermaskinist Johan Stuhre
2e maskinist E.Ahlström
3e maskinist R.Kjaer (Vakth.)
3e maskinist C.Andersson (Vakth.)
Maskinskötare C.O.Jönsson & A.Nilsson
Maskinvakter: E.O.Gullberg, H.O.Jönsson, O.Roos , E.Jörgensson
Maskinvakt L.Nilsson (Vakth)
Maskinvakt E.Tangred (Vakth)
Eldare N.Palmkvist (Vakth)
Eldare G.Gylldenius -"-
Eldare A.Mårtensson -"-
EldareP.Flint -"-
Eldarna: E.H.Jönsson, K.G.Karlsson,E.Nilsson.
Skansman: B.Andersson

Restaurangpersonal

Kassörska M.Lundqvist
Kock M.Reis
Kokerska A.L.Hansson
Diskerska I.Jönsson
Diskerska G.Mårtensson
Officersuppassare H.Larsson
Mässuppassare S.Wingren

Totalt 49 personer, varav 6 kvinnor.

Sjöförklaring i Trelleborg 30.5.44 kl 12

Sakkunniga: Hamnkapten Gottfrid Lindgren & sjökapten Algot Nyberg.
Sakkunniga frågat följande:
1) Vilken kurs ansåg ni att Pollux styrde när hon först iakttogs?
2) I vilken riktning pejlades hon då?
3) När Pollux en tidsminut före kollsiionen pejlades 3 streck på BB bog med

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

västlig kurs och följaktligen icke kunnat hinna passera för om färjan,hade det då inte varit skäl att ,jämlikt artikel 27 i styrningsreglerna,omedelbart slå full back?

Frå SJ:distriktssekreterare Thorsten Rekke.

Från KK, Bo Bergström & sjöåklagaren Gösta Berglund.

Från FÅAB: Haveriinspektör Gustaf Bertel.

Befh Ekberg: Kan ej besvara fråga 1) och 2) enär han ej sett Pollux förrän strax innan han sprungit upp på bryggan. Som svar på fråga 3): I rådande situation varit omöjligt att slå full back,ty om Pollux gått BB,som hon borde ha gjort,skulle färjan antagligen ha "kört ner" Pollux.Enär han själv hört styrman Jönsson säga till rorsmannen:" STB dikt!" ,hade det ej funnits annan möjlighet än att backa på STB maskin och få färjan STB. DV kunde backa upp på 1½ fartygslängd även om hon gick för full maskin.

1e styrman Jungner: Tillsammans med befh,chiefen och 2e maskinist Ahlström befunnit sig i Ia klass matsal där de samtalat om färjans kommande uppläggning i Karlskrona. Han hade inte på något sätt iakttagit Pollux förrän chiefen, som lutat sig ut, yttrat att " det kommer en båt",varvid befh och 1e styrman samtidigt fått syn på Pollux.Detta var 30 sekunder före kollisionen. Befh genast sprungit upp på bryggan under det att 1e styrman kvarstannat i matsalen.Han hade sett Pollux huvudsakligen på STB bog,men Pollux hade kommit snett framifrån så att han även sett en del av BB-sidan Han ansåg att Pollux lämpligast skulle ha girat STB.

Sjötekn. konsulenten Bo Bergström företedde nu en karta varpå han utvisade den led färjan hade att följa. I leden, benämnd led nr 51, hade färjan att gå från en punkt 16 till en punkt 15,vilken senare punkt vore densamma som den i Pollux sjöförklaring omnämnda punkten 28 där vaktfartyget är placera Det vore ej exakt utrett var kollisionen inträffat,men troligen hade den ägt rum 600 meter W om vaktfartyget.

3e styrman Jönsson: Kommit ombord 4 dagar före kollisionen som semestervikarie.Dock även 1938 tjänstgjort vid färjorna men hur länge kunde han inte nu erinra sig. Han hade " känt sig säker på leden" då han haft kort och bojar att gå efter och han ansåg sig fullt kompetent att klara en sådan situation som uppstått. Han hade siktat Pollux 25 minuter innan kolisionen.Pollux hade då,eftervad han kunnat se från bryggan,kommit "tvärs 3 streck på BB bog".Han hade inte haft en tanke på att något skulle kunna hända,ty Pollux "hade haft plikt att gå akter om DV." På fråga av Bo Bergström uppgav Jönsson att han pejlat Pollux då hon först siktats,men att detta av förbiseende inte omnämnts i rapporten. I journalen endast införts att " det kom en finsk ångare." Bergström anmärkte att det var en viktig sak ,som borde ha omnämnts,vartill 1e styrman svarat att det inte varit

meningen att rekonstruera förloppet. Jönsson uppgav att pejlingen av Pollux givit oförändrat resultat under minst 20 tidsminuter.Han hade från bryggan följt Pollux manövrering hela tiden,Först när Pollux, strax innan kollisioner ändrat sin kurs STB hän,hade han isett att en farlig situation skulle kunna uppstå. Han hade då givit varningssignal och beordrat rodret dikt STB. I samma ögonblick hade befh kommit upp på bryggan ochhunnit vidtaga de åtgärder som beskrivits i rapporten. Enligt Jönssons mening vore kollisionsorsaken den att Pollux inte gått akter om Färjan,vartill hon varit skyldig enligt de Int. styrningsreglerna,och eftersom det varit trångt i leden kunde Pollux även ha stoppat upp för att undvika kollisionen. - På fråga av Rekke varför Jönsson inte ansett att DV varit ett upphinnade fartyg,svarade Jönsson att han icke ansett detta,enär han haft Pollux 3 streck på BB bog och ej ansett sig kunna avgöra Pollux exakta kurs från bryggan. ((Här har BoB skrivit i rött i marginalen: Just därför borde han hava misstänkt att hans fartyg var upphinnande.)) På frågor av Bergström förklarade Jönsson att han inte kunde uppge tidrymden från det han sett Pollux styra STB hän och till kollisionsögonblicket, att han inte sett Pollux BB bog förrän efter kollisionen samt att han inte ansett sig böra ge varningssignal på ett tidigare stadium enär det varit så klart väder och klar sikt.

Chiefen Stuhre: Suttit i matsalen och i 20 minuters tid före kollisionen sett Pollux genom andra rutan förifrån räknat på förkant av matsalen. Han hade sett Pollux genom samma fönster hela tiden.Sedan han iakttagit Pollux en stund och märkt att bäringen inte ändrats hade han sagt till 2e maskinist Ahlström:" Den där bör nog ändra, annars går den inte klar." Därefter hade han gjort befh uppmärksam på fartyget och yttrat:"Skall inte den där ändra?" - Befh störtat upp med orden:" Jo, det är högst på tiden!" - Stuhre själv sprungit till maskinrummet men kollisionsstöten kom då han hunnit till toppen av nergången. Innan han lämnat matsalen tyckt sig ha märkt att Pollux ändrat jurs STB hän. Såsom maskinman kunde han inte yttra sig om kollisionen.

Matros Magnus Persson: Utkik på backen från e ½-timme före kollisionen. Observerat Pollux första gången 25 minuter före kollisionen.När Pollux inte "vikit" hade han tyckt att det börjat "se farligt ut," och samtidigt med att 3e styrman låtit blåsa varninggsignal hade han sett att "det blev farligt." Pollux borde enligt hans uppfattning antingen ha stoppat eller gått akter om DV.

Matros Nils Anton Nilsson: I kollisionsögonblicket befunnit sig längst akterut på promenaddäcket för att hälsa med flaggan på fyrskeppet . Dessförinnan stått utkik på övre bryggan under 30 minuter. Sett Pollux första ggm c:a 20 minuter före kollisionen. Först 5 minuter före kollisionen fått klart för sig att något skulle skulle kunna inträffa.

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

eftersom Pollux inte gjorde någon ansats att gira akter om DV,men de sista 4 minuterna hade befunnit sig akteröver.

Matros Boberg: Till rors från 35 minuter före kollisionen. Haft klar utsikt över havet. Sett Pollux i c:a 20 minuters tid, men först när Pollux kommit " rätt så nära" hade det gått upp för honom att ngt kunde inträffa. Pollux enligt hans uppfattning strax före kollisonen kommit tvärs på färjan. Strax före kollisionen sett Pollux BB bog.

Rekke & Bergström anhöll om uppgifter angående DV:s kurs.

1e styrman upplyst om att DV från kl 08 och under ungefär en timmes färd fram till fyrskeppet vid punkt 15 haft kurs 143 och de första 20 minuterna därefter 145 under 15 minuter och slutligen 147 inder 15 minuters tid,varefter undanmanöver följt då Jönsson beordrat dikt STB roder och Ekberg beordrat full back.

Rekke frågat om Pollux kurs.

1e styrman svarat att Pollux kurs 30 sekunder före kollisionen varit SWtW.
((Här står i rött i marginalen: Hur visste han det?))

Bertil frågat Jönsson:

1) Varför hade inte Jönsson i god tid tillkallat befh?
   Svar: Såsom gammal styrman hade J. ansett sig kunna klara situationen själv
2) Hade det inte varit rådligsat att sakat ner farten,då DV kunde stoppas upp på 1½ fartygslängd?
   Svar: Det hade varit Pollux som skulle ha hållit undan.
3) Även om Jönsson ansett att Pollux skulle ha ahndlat annorlunda,varför hade han dock inte hjälpt till att minska riskerna för en kollision?
   Svar: Inte ansett sig äga rätt härtill, ty neligt Int.Styrningsreglerna skulle fritt fartyg bibehålla kurs och fart.

Härtill inflikade Bergström att denna uppfattning endast i viss mån vore riktig,ty även sådant fartyg skulle enligt artiklarna 27 & 29 i dessa regler i sista ögonblicket göra allt för att hindra en kollision.

Bertil fortsatte: Därest Jönsson en minut före kollisionen slagit back,så skulle kollisionen ha kunnat undvikas under förutsättning att DV,såsom uppgivits, kunde stoppas på 1½ fartygslängd.

Bergström begärt att få framställa en fråga till den i rättssalen närvarande befh på Pollux, Harry Nordberg . Sedan Nordberg vid pårop företrätt och förklarat sig villig att besvara frågan,ställde Bergström frågan:" När kapten Nordberg ändrade kurs från StW till SSW,ansåg ni då att det var till rådligt att göra en sådan manöver eller gir när ni på STB låring hade ett, som ni ansåg, snabbt upphinnande fartyg?

Nordberg förklarade sig ej kunna besvara frågan på annat sätt än att han ansett sig böra gå SSW och hålla sig så nära vaktfartyget som möjligt. Enligt hans uppfattning hade DV varit ett upphinnande fartyg.

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

Rekke frågat Jönsson om denne sett vilken kurs Pollux styrt då han först iakttagit Pollux. Jönsson svarat atthan inte kunnat bilda sig någon uppfattning färom.

Befh Ekberg ingav härefter det fotografi (som noterats på sid 3),utvisande det ställe av BB avvisarlist som träffats av Pollux stäv,och förklarade att han " så som hålet blivit i avvisarlisten så måste Pollux ha kommit 2 streck för om tvärs." ((Mycket svårt att bevisa, står det i rött i marginalen.))

KK memorial 14.7.44

Orsak: Under förutsättning att Pollux's i journalutdraget införda kurser blivit styrda under den tid dess befh uppgivit vid DV:s sjöförklaring,bära båda fartygen skuld till Kollisionen.Det synes mig dock redan nu kunna fastslås att Pollux till största delen varit vållande till olyckan. Vid skuldfrågans bedömande måste först och främst tagas under övervägande vilken av de båda artiklarna 24 och 19 i Int. Reglerna för undvikande av ombordläggning som skall tillämpas. Artikel 24 säger bl.a: " Varje fartyg, som upphinner ett annat fartyg från någon riktning mer än 2 streck akter om tvärs,skall anses vara upphinnande fartyg. Och ingen sedermera inträffad förändring av bäringen mellan de 2 fartygen skall göra det fartyg som upphinner , till ett fartyg ,som enligt dessa reglers mening, skär det andras kurs,eller fritager det från skyldigheten att hålla klart av fartyget som upphinnes förrän det sluligen är förbi och klart." - Artikel 19 däremot förordnar följande:" När 2 ~~fartygs~~ ångfartygs kurser skära varandra så att fara för ombordläggning uppstår,skall det fartyg som har det andra om sin egen STB-sida,hålla undan för det senare." Huvudansvaret för kollisionen måste således läggas på det fartyg som enligt styrningsreglerna varit väjningsskyldigt. Man måste dock taga i beaktande att särskilda omständigheter vid fartygens framförande omedelbart före olyckan i tvenne c:a 300 meter breda minsvepta farleder,vilka stråla samman vid vaktskepp nr 15 (28) under en skärningsvinkel av omkring 65° ,gör kollisionsfallet mera komplicerat än under normala förhållanden till sjöss. Det är även att bemärka att gränsen mellan de båda artiklarnas tillämpning i det här fallet synes vara hårfin. Med andra ord, den bäring som Pollux befh och vakthavande styrman strax efter kl 09.30 pejlat den just då siktade färjan i, blir "farlig" för endera fartyget beroende på om bäringen över- eller underskrider ~~xxxxx~~ rv 302° eller noga räknat 301° 30'. Vid tillfället lär Pollux ha styrt rv 189°, vilken kurs blivit satt kl 09.30 då vaktskeppet säges hava kommit i sikte. Lägges 10 streck = 112° 30' till 189°,kommer man fram till de farliga 2 strecken akter om tvärs. I sitt journalutdrag vill den finske befh göra gällande att färjan siktats" c:a 5 streck akter

om tvärs" och på ett avstånd av " 2,5 - 3′och synes stäva c:a SSO." Vad bäringen beträffar är denna bevisligen felaktig på minst 3 streck, vilket jag nu skall i görligaste mån klarlägga med tillhjälp av delvis kända faktorer. DV skall ,enligt vid sjöförhöret gjort uttalande, hava framgått de sista 15 tidsminuterna före ombordläggningen på rv 147° kurs. Före denna tid,således före kl 08.39 svensk tid, styrdes rv 145°. I detta sammanhang bör erinras om att DV:s bryggklocka,frånsett den timma som skiljer svensk och tysk sommartid (antagligen även finsk),gick 4 minuter före Pollux
Det har ävenledes blivit omvittnat att DV gjorde en fart av 14 knop och att bäringen till Pollux. 3 streck = 34 på BB bog, icke förändrat sig de sista 20-25 minuterna före olyckan. Pollux i sin tur framgick med en hastighet av 9 knop och tillryggalade således 3 naut.mil på 20 minuter mellan kl 09.3(och 09.50.När nu Pollux befh hävdar, att han strax efter kursändringen 09.3(under det fartyget styrde rv 189° "rätt på baktfartyget" ,siktat Trelleborgs färjan ,kan man medelst de kända farterna och rv kurserna finna den bäring i vilken DV befann sig kl 09.32.5 finsk tid ,och som motsvarar det svenska fartygets tid kl 08.36.5. Denna uppkonstruering i sjökortet visar då med all önskvärd tydlighet att bäringen var c:a 290° och tidpunkten till 17½ minuter före kollisionen,samt att 4,1 naut.mil för DV motsvarade under samma tid2,6 naut.mil för Pollux,samtidigt som Pollux pejlats från DV:s kommandobrygga 1° mera än 3 streck på BB bog. Denna bäring , 35°, höll sig enligt utsago av vakth. styrmannen i samma riktning ända fram till kollisionen. Det säger sig självt att den bärande faktor som är utslagsgivande för hela bevisföringen,nämligen farten, av lättförstådda skäl icke behöver hava varit exakt konstant,varför den uträknade bäringen rv 290° möjligen varit några grader större eller mindre.Man kommer då i det ena fallet fram till i närheten av "′den farliga vinkeln" 2 streck akter om tvärs eller rv 302° .Detta dock endast så länge som Pollux legat an kursen 189° - Jag återkommer nu till den navigeringsfel som begåtts av de båda fartygens vaktbefäl.

Drottning Victoria.

När detta fartygs vakth. styrman ,vilken är en gammal erfaren befh från handelsflottan,omkring 08.30 siktat Pollux 3 streck på BB bog,skuro fartygens kurser varandra i en vinkel av 72° . Vid tillfället styrde DV rv 145° under det att Pollux kurs var rv 217°. Ungefär 4 tidsminuter senare ändrade Pollux sin kurs från missv. SW½S (rv 217°) till missv. StW (rv 189°).Vid denna tid hade man ombord på Pollux ännu ej fått sikte på DV,men kan Pollux just efter ändringen de 2½ strecken BB hän för en mycket begränsad tidsintervall möjligen hava ändrat sin karaktär av mätande fartyg till ett upphunnet. I vilket fall som helst ha fartygen befunnit sig i ett sådant läge i förhållande till varandra att DV:s vakthavande styrman borde hava blivit tveksam om huruvida hans eget fartyg var upphinnande eller inte. Han erkänn

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

själv vid sjöförhöret att han " ej ansett sig kunna avgöra Pllux exakta kurs från kommandobryggan."; vilket är med verkligheten överensstämmande. Under dager, då ett fartyg befinner sig över 3 naut.mil från ett annat fartyg i en icke alltför god sikt,kan man från det observerande fartyget, i den riktning det här är fråga om, icke bestämma huru det andra fartyget stävar på flera streck när,och kan även en gir göras på ett par streck utan att man på öppningen mellan masterna kan sluta sig till ,om det andra fartyget ändrat sin kurs. Då därför DV:s styrman var väl medveten om detta faktum,borde gan hava ihågkommit artikel 24,som i sista stycket säger:"Enär det fartyg som upphinner ej alltid - om dagen - kanmed visshet avgöra an-ingen det är för aller akter om nämnda riktning (2 streck om tvärs) i förhållande till det andra fartyget,bör det,om tvivel härutinnan förefinnes, antaga,att det är ett fartyg som upphinner, och därför hålla ur vägen." I det här fallet kunde dock inte DV,som befann sig i en 300 meter bred imaginär ränna,hava ändrat sin kurs efter det pejlingarna visat att rikt-ningen icke förändrats till Pollux,menkunde man i god tid hava saktat ned fatten och låtit Pollux passera för om sig. Det hade dessutom ålegat styr-mannen att avgiva en långlystrings-& varningssignal i ångvisslan,då fartygen närmat sig varandra så mycket att fara kunde föreligga för en ombordläggning, även om han varit fullt övertygad om att Pollux varit väjningsskyldig enligt artikel 19. Det ligger även i öppen dag att, när kollisionsrisken blivit överhängande,styrmannen bort hava brutit mot artikel 21 och efterlevat samma reglers artikel 27 genom att slå stopp och full fart back på båda maskinerna. Den sistnämnda artikeln säger:" Vid tillämpning och tolkning av dessa regler skall tillbörligt avseende fästas på alla med navigering och ombordläggning förenade faror samt på sådana särskilda omständigheter vilka, för undvikande av omedelbar fara,kunna göra avvikelse från förstående regler nödvändig." Artikel 27 visar således att artikel 21,liksom övriga sjövägsregler,med undan-tag av artikel 24, är underkastad undantag från den allmänna regeln. Ett fartyg får därför icke envisas ända in i det sista med att hålla sin kurs och fart (art.21) utan måste, då då är oundgängligen nödvändigt,göra en an-sats att vika,även om det andra fartyget handlar i strid med styrningsregler-na. Det erkännes gärna, att gränsen är mycket svår att draga,och är därför artikel 21 en av de svåraste som navigatören har att efterleva vid utövandet av befälet på kommandobryggan. Ovan nämnda backmanöver hade därför varit av behovet påkallad så snart styrmannen i närheten av vaktskeppet varit säker på att Pollux, i strid mot gällande regler, girat STB hän och förstått att hon ej skulle hinna akter om Drottning Victoria.

ss Pollux

Vad denna ångare beträffar,frapperas genast en erfaren navigatör av den kurs befh låtit sätta från den position fartyget befann sig i kl 04.47 utanför

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

Sandhammaren.Denna kurs, rv 220, bar icke rätt på vaktskeppet utan skulle, om fartyget framgått efter kurslinjen,hava satt Pollux icke mindre än 2½ naut. mil norr om mynningen till Väg I, där vaktskeppet 28 har sin plats. En annan omständighet,som likaledes förefaller egendomlig är, att man ombord eft kl 09.30 finsk tid haft " tidvis lätt dis" och W vind,under det att DV,som låg alldeles i närheten, hade klart väder. - Jag har tidigare nämnt att Pollux befäl på bryggan säger sig hava pejlat DV c:a 5 streck akter om tvärs. Denna pejling beräknas hava ägt rum ett par minuter efter kursändringen kl 09.30. Det är emellertid en ren orimlighet att nämnda bäring kunnat bliva rv 335°. En enda blick i sjökortet visar omedelbart att så icke kunnat vara fallet. Uppgiften måste därför vara felaktig. Antingen har den pejlande begått en omedveten blunder eller också har det lämnats en medveten ,felaktig uppgift vid sjöförklaringen. Däremot är DV:s antagna kurs rv 155° gissad korrekt på 10° när. Hade DV befunnit sig i ovan angiven bäring på c:a 3 naut.mils avstånd från Pollux,skulle fräjan, med den kurs hon strax därefter börjat styra (Kl 08.39 ändrades kursen till rv 147°) hava passerat omkring 2 nautiska mil på fel sida om vaktskeppet; och sammanstötningen ägde rum c:a 600 meter väster om vaktskeppet. Det visar sig istället att pejlingen med till visshet gärnsande sannolikhet legat omkring ett streck akter om tvärs och icke 5,men måste då färjan hava siktats kl 09.32.5 finsk tid och pejlingen tagits samtidigt. Efter denna pejling vill det synas som om färjan icke ägnats någon tanke från Pollux sida, vilket kursändringarna kl 09.43.5 och någon halvminut före kollisionen tydligt utvisa. Kl 09.43.5 (innan ändringen av kursen) hade DV från Pollux pejlingskompass dragit sig c:a 4° närmare tvärs och skulle därför,om båda fartygen behållit kurs och fart,teoretiskt sett så småningom dragit för om Pollux. Enklast kan man uttrycka saken så, att från det man på Pollux pejlat färjan första gången i 290° , vilket då var 11° akter om tvärs, hade pejlingen kl 09.43.5 på samma kurs ändrats till 286° , eller endast 7° akter om tvärs. När nu Pollux befh ändarde sin kurs 1 streck STB hän till 200° , kom färjans bäring att automatiskt förändra sitt läge till något för om tvärs eller noga räknat 4° för om tvärs. Fartygen befunno sig då på c:a 11 kabellängders avstånd från varandra eller populärt räknat omkring 2000 meter.Med denna kurs var Pollux utan tvekan ett enligt artikel 10 väjningsskyldigt fartyg. Vaktbefälet borde därför, när Pollux ännu ej hunnit in i vare sig väg I elle väg 51 (minsvepta rännor) ,hava antingen saktat ner farten eller också girat STB och gått akter om färjan. Genom att ej vidtaga denna oundgängliga manöver förorsakade Pollux till största delen kollisionen. Lägges därtill att befh någon ½ tidsminut före kollisionen,utan att bekymra sig om färjan, som då befann sig minst 2° för om tvärs,ändrade sinkurs från rv 200° mot Väg 1 längdriktning (266°) ungefär missv. W, skall man finna att denna manöver

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

varit oförsvarlig under rådande förhållanden. Till och med om Pollux enligt artikel 24 varit ett upphunnet fartyg,hade en sådan gir, så nära ett annat fartyg, icke kunnat försvaras, även om man ombord på Pollux avgivit först en varningssignal och därefter en STB-signal.

Säeskilda anmärkningar.
Det fotografi som tagits av färjans BB-sida vid inbrytningsstället,korresponderar till alla delar med den gjorda utredningen,men kan däremot befälhavarens till mig upplysningsvis lämnade uppgifter eller den tyske överlotsens till sina överordnade (Verbalnote) tillmäts någon betydelse så framt icke uppgifterna kunna bevisas vid en ev. kommande rättegång.

Ex officio
Bo Bergström

Sjöåklagaren 28.7.44 återställt ärendet till KK utan åtgärd.

VERBALNOTE 11.5.44

Enligt en Verbalnote,daterad Sassnitz 11.5.44 ochundertecknad av Strandamt Jasmund in Sassnits, översänd till UD av tyska legationen i Sthlm den 17.6.44, inträffade kollisionen den 10.5 kl 09.55 tysk tid på lat N 54 45' long O. 13 34'. med " beschädigung der Bordwand an BB Seite,4½ x 1 meter, und Wassereinbruch in den Kesselraum,der die löschung der Feuer erfordelich machte. Dampfer Drottning Victoria wurde durch das Deutsche Eisenbahnfährschiff Preussen aufdie Reede von Sassnitz geschleppt und von dort durch den Schlepper "Hermann Kirsch " und den Seezeichendampfer "Arkona" in den Hafen bugsiert. Der Finnische Dampfer Pollux hat angeblich Trelleborg als Nothafen angelaufen. Dem vernehmen nach hat das genannet Fahzeug erhebliche Schäden am Vorschiff davongetragen. "

(Den förstnämnda bogseraren tillhörde Portland Zementfabrik in Stettin, och den andra Wasserstrasseamt Ost in Stralsund.)

STOR DRAMATIK VID KOLLISIONEN

Egna noteringar

Pollux 1284 br.ton 1675 dw L 73 B.9,9 Tillhörig Finska Ångf.AB i Helsingfors var på resa med styckegodslast Kotka-Delfzijl. Hon hade 20 mans besättning samt 5 tyska marinsoldater som luftvärnsservis ombord. Kollisiomen inträffade vid vaktskepp nr 15 utanför Arcona på Rügen där minfria väg 1 korsar minfria väg 51.Drottning Victoria gick med 14 knop på sydlig kurs, Pollux skar hennes väg med 9 knop på västlig kurs . Svårigheten att navigera i de 300 meter breda minlederna påverkade i hög grad händelseförloppet men beaktades inte i mer än en fotnot av sjötekniske konsulenten i dennes memorial. Pollux rände stävrätt med 9 knop in i färjans BB-

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

sida midskepps med sådan kraft att Pollux förstäv med båda ankarna helt trycktes ihop långt ner under vattenlinjen och förpiken vattenfylldes. På färjan revs ett 4,1 meter högt hål upp från 1½ meter över vattenlinjen vid galleridäck - där relingen trycktes in - ner till 2,6 meter under VL. Vattnet vällde in som en väldig flod i förliga eldrummet på förkant av trim tanken och de 5 man som tjänstgjorde där fick fly för livet uppför lejdarna sedan den WT dörren in till maskin stängts från bryggan. Alarmklockorna skrällde.Inom 3-4 minuter stod vattnet 5 meter över eldrumsdurkarna . Eldare Allan Mårtensson höll på att slagg pannan närmast BB-sidan då braket kom och vattnet började forsa in över honom .Han rusade instinktivt mot uppgången utan att fatta vad som hänt. Maskinvakt Leon Nilsson fick vada till knäna i vatten innan han nått lejdaren. På båtdäck klargjordes i febril hast 2 livbåtar och frivakten samlades där med påsatta livbälten. 1e styrman B.Ljungners hytt om BB i plan med vagndäck var lyckligtvis tom vid kollisionen.Ytterskottet trycktes in och spräcktes på snedden varvid 2 grova stålspant bockades och ett knäcktes mitt itu. 20 minuter efter kollisionen stoppade dynamon i brist på ånga varför ångstryningen frikopplades och handstyrningen kopplades in. De 2 livbåtarna firades delvis bemannade men det visade sig snart att maskinskottet höll och att inget vatten kom in i maskin,varför båtarna återkallades och förtöjdes akteröver. Per radio tillkallades tyska statsfärjan Preussen som gått före DV och som inte märkt kollisionen,men nu vände och efter 15 minuter kom till assistans. Kl 11.15 började Preussen bogsera DV mot Sassnitz. Pollux låg stilla till 11.30 utan att få sina anrop till DV besvarade. Sedan sattes kursen med sakta fart mot närmaste nödhamn, Trelleborg. Kollisionsskottet höll, men det fanns inga garantier för att det inte skulle brista helt plötsligt om trycket på det ökade för mycket. Livbåtarna halvfirades för att snabbt kunna sjösättas vid behov. Först kl 19.30 kom Pollux in på Trelleborgs redd där en vedettbåt mötte.Hon visades in till Nyhamnen där Marinkontrollen bordade och plomberade de 2 luftvärnskanonerna och förseglade den tyska kanonbetjäningens gevär, k-pistar och handgranater samt LV-ammunitionen. Rekvirerad dykare fann skadorna större under än över vattenlinjen och assuransombud kunde endast konstatera att Pollux måst få en helt ny stäv och att hela lasten måste lossas i Trelleborg. Med cementkista i piken gick Pollux sedan till Kockums i Malmö för reparation. - Åter till olycksplatsen där Preussens bogserkabel till DV sprng av efter en timmes bogsering. Kl 12 flög ett okänt plan fram mot fartygen och då det inte besvarade igenkänningssignalen från Preussen öppnade luftvärnet på Preussen och på vaktskeppet eld mot det Elden isnställdes sedan man upptäckte planets svenska nationalitetbeteckningar.Det var ett militärplan på övningsflygning. Kl 12.30 kom ett mindre tyskt marinfartyg och tog över bogseringen men orkade inte hålla DV som drev och släpade tysken med sig.Kabeln måste läggas av. Från Preussens för-

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

stäv fördes en kabel kopplad till Preussens båda ankarkättingar över till DV och Preussen bogserade, gående baklänges, DV XX till 7′ från Sassnitz hamninlopp. Då sprang även den kabeln av. En ny överfördes och bogseringen fortsatte med ett par-tre knop. Kl 20.30 mötte 2 bogserångare i inloppet och kl 21 låg DV vid färjeläget. Nu vidtog ett besvärligt arbete att med hjälp av ett ånglok och linor få iland de 14 fisklastade godsvagnarna två och två. Arbetet försvårades av att färjan inte kunde trimmas utan sina pumpar. Natten till den 11.5 i det mörklagda Sassnitz var kylslagen och dyster utan värme och ljus ombord på Drottning Victoria. Tors morgon 11.5 kom ett ånglok ombord på vagndäck som ångcentral och pumpar, ljus och värme återvände. Istället för DV insattes 11.5 Deutschland i samsegling med Preussen. Dykare tätade i 3 dygn,varefter eldrummen kunde länspumpas helt och läckorna ytterligare tätas inifrån av tyska marinsoldater. Tis 16.5 började försiktig uppeldning av pannorna och kl 12 Kristi Himmelsfärdsdag tors 18.5 provkördes maskinerna. Kl 13 samma dag avgick DV i lugnt väder med reducerad fart och reducerat ångtryck, med pumparna igång och utan last mot Trelleborg. Kl 22.30 kom hon in till Kontinentkajen i Trelleborg. Hålet var tätat med plankplan och tätat med drev och gummipackningar samt uppstöttat inifrån eldrummet men vatten rann in oavbrutet och minsta pumpen var igång dygnet runt. Den 19.5 gick DV vidare till Kockums i Malmö för dockning. - Förstden 11.7 återkom DV till hemmahamnen efter reparation och vårrenovering samt installation av en magnetmineskyddsanläggning. DV gick 12.7 till Stockholm för avmagnetisering den 13.7 och återupptog sin trafik den 17.7.44. - Den 26.9.44 avbröts all trafik Sassnitz-Trelleborg i samband med det Svenska sjöfartsstoppet på tyska hamnar och den trafiken kom sedan att helt ligga nere ända till den 16.3.1948 efter att 1946-48 ha gått på lederna Trelleborg-Gdynia och Trelleborg-Warnemünde.

Pollux sjöförklaring i Trelleborg 22.5.44

På Brygganbefann sig befh Henry Nordgren, 2e styrman Matti Karkula och 15-årige jungmannen Lindros till rors. Kl 09.30 finsk tid siktades vaktskeppet vid position nr 28 och Pollux ändrade kurs rakt mot detta. Strax därpå siktade Drottning Victoria c:a 5′ akter om tvärs om STB på 2½-3′ avstånd,synbarligen stävande SSW. Då Plloux enligt beräkning befann sig 1′ från DV togs rodret STB hän och stöttades ångaren på missv. kurs för att få DV om BB såsom reglerna för navigering i dessa farvatten föreskriver. Befh hade mycket noga följt färjans manövrer alltifrån det hon kommit i sikte.Färjan hade position av upphinnande fartyg, och befh utgick ifrån att hon skulle vidtaga av sitt läge betingade dispositioner för undvikande av ombordläggning.Mötet skedde i korsningen mellan de 2 minlederna och Pollux skulle om hon ej ändratkurs ha kommit ur leden in på minfarligt vatten. Pollux hade enligt befh varit tvungen följa de av mineringarna

DROTTNING VICTORIA 18.5.44

förestavade tyska reglerna för navigering i ifrågavarande farvatten och hänvisade till attom Pollux bibehåålit kurs och fart skulle hon ha kommit ut ur den minsvepta leden. Under det att Pollux svängde STB hän hördes plötsligt sirentjut från färjan som syntes söka gå för om Pollux. Då faran för kollision nu blivit överhängande slog befh full fart back i Pollux maskin för attmildra kollisionen som inträffade kl 09.56. Pollux stävriktning var vid kollisionen SSW. Pollux bilger och tankar pejlades genast och visade det sig att förpiken vattenfyllts.Pollux satte kurs mot Trelleborg kl 12.30 finsk tid sedan Preussen setts ta färjan på släp mot Sassnitz. Befh förnekade bestämt att det kring styrhytten på Pollux uppförda splitterskyddetskulle ha nedsatt sikten från bryggan.

HISTORIK

Passagerarångfärja på 3296 brton byggd 1908-09 vid Swan,Hunter & Wigham Richardson i Newcastel o/Tyne av stål. L 116,2 B. 15.5 Tillhörig Statens Järnvägar i Trelleborg. Vervets Nr 802. Nybyggnadspris 2.129.000 kr. Levererad 15.6.09 som varvets dittills vackraste skapelse,ett mönsterfartyg för sin tid med elegant inredning för 760 passagerar i 3 klasser.Med 800 el. ljuspunkter och 2 strålkastare. 5800 ihkr triplemaskin av varvets fabrikat med 4 pannor försedda med Howdens forcerade drag. Provtursfart 17½ knop. - Färjetrafi på leden Trelleborg-Sassnitz startade den 1.5.1897 i AB Sverige-Kontinentenss regi i samsegling med Rederei AG Bräunlich i Stettin. De första fartygen var ss Rex och tyska Imperator och överfarten tog 4 timmar vilket pressade restiden Stockholm-Berlin till 24½ timmar. den 27.2 1900 förliste Rex i snörstorm efter att ha strandat vid Stubbenkammer och 6 personer omkom.Först 1908 anslog riksdagen efter mångårig tvekan 4.500.000 kr för att bygga 2 stora svenska färjor.Tyskarna hade sina färjor Preussen och Deutschland klara 1909, byggda vid Vulcanwerft i Stetti Den 16.6.09 levererades Drottning Victoria som ankrade på Malmö redd den 23.6 för att ta ombord SJ:s generaldirektör F.Pegelow.I juni 09 sjösattes Konung Gustav V vid Lindholmens varv i Göteborg och gjorde sin första resa 9.3.1910. - Den 6.7.09 invigdes "Kungsleden till kontinenten" med stora festligheter i Sassnitz och Trelleborg. Det var en strålandevarm högsommardag. Kl 09.30 löpte en svensk eskader in i Sassnitz ,bestående av pansarbåten Oscar II med kung Gustav den V ombord samtpansarbåten Tapperheten och jagaren Claes Uggla. I sassnitz låg Hohenzollrarnas kejsarjakt "Hohenzollern" med kaiser Wilhelm II ombord och kryssaren Hamburg sköt stor salut då svenska eskadern löpte in,flaggande över topp. Kl 11.30 gick kung Gustav V i tysk storamiralsuniform och Kaisern i svensk amiralsunoform ombord på ångfärjan Deutschland där inbjuda hedersgäster samlats.Excellensen Von Breitenbach förklarade i ett pompöst tal förbindelsen öppnad. -

BROTTNING VICTORIA 10.5.44

Sedan åt kungligheterna stor lunch ombord på Hohenzollern medan övriga dinerade vid långbord på Drottning Victorias vagndäck under svenske civilministerns värdskap. Minister och Oberregierungsrat Stieger talade. - Glada och upprymda embarkerade sedan KungGUstav V och societeten Drottning Victoria som kl 19 löpte in i Trelleborgs flaggprydda hamn där hela befolkningen samlats. Kl 19.30 möttes åter kungen och Kaisern - som hade åkt över i sin jakt - på bryggan till den pampiga mottagningspaviljongen där Södra Skånska Regementets hederskompani från Revinge Hed paraderade och regementsmusiken spelade " Heil Dir,i Siegeskrana". Kaisern hälsade kompaniet med ett gemytligt, inlärt :" Goddag,Gossar!"på bruten svenska. Efter tal, hurrarop och kanonskott avåts stor festlunch för kungarna och 40 gäster ombord på Oscar II. Kl 22.30 sågs dessa av populasen dricka kaffe och punsch på pansarbåtens övre däck. Kl 23, och helt utanför programmet,avreste Kaisern och GV i den senares extratåg till Malmö C. - Hohenzollern och avisoångaren Sleipner fick i all hast kasta loss och forcera till Malmö och hann dit i tid att avhämta kaisern när denne kom i hästekipage till Östra Kajen direkt från Malmö central, åtföljd av GV. På kajen sade de äntligen adjö till varandra,Sleipner förde Kaisern ut till Hohenzollern och GV avreste med extra snälltåg till Tullgarn. -Den 7.7.09 inleddes reguljär trafik på Trelleborgsleden med Drottning Victoria Deutschland och Preussen. Den 9.3.10 tillkom Konung Gustav V. - April-maj 1925moderniserades DV vid Eriksbergs varv liksom GV i juni-Juli samma år. Bl.a ombyggdes 3e klass matsal,Café och hytter. Långbordet utbyttes mot småbord i matsalen och hyttavdelningen ombyggdes till 2 st 4-manshytter samt 12 sovplatser på fällsoffor i salongen. - Den 20.9.1926 rammade och sänkte DV i tjocka 7' N. Skanör danska 4-mastskonerten Dronning Dagmar som på resa Estland-Aalborg med cementlast låg för ankar och sjönk på 11 meters djup. Vraket gick ej att bärga. DV var på väg till Malmö för översyn. - 1928 moderniserades åter inredningen. 28.5.28 belv eldaren Ernst Henning Jönsson dödad av en knallgasexplosion vid pannrengöring med galv. ström enl. Cumberlands system. - 13.1.29 grundstötte DV i Trelleborgs inseglingsränna och måste dras flott av Neptunbolaget. 1931 tillkom godsfärjan Starke på Sassnitzleden som en avlastning för de 2 stora svenska färjorna. - Vid sitt 25-årsjubileum låg DV den 6.7.34 vid Lindholmens varv för översyn. (Där låg hon också vid 40-årsjubileet den 6.7.49) - Den 10.9.34 påseglades DV i Trelleborgs hamn av GV vars stäv slog sönder alla 4 livbåtarna på DV:s STB-sida. - Den 16.5.36 kom DV till Kockums för att få sitt promenaddäck inbyggt med väggar och stora fönster. GV moderniserades i april-maj 36 på samma sätt. - I aug 1939 gick befh kapten Karl Eriksson på DV iland,65 årgammal, efter 20 år ombord på DV. Han hade gjort 10772 resor på routen Trelleborg-Sassnitx motsvarande 27

gånger jorden runt.Han hade mött många förnäma passagerare under de 20 åren och dskålat i champagne med bl.a kejsar Haile Selassie av Abbessinien och storhertiginnan av Oldenburg och hennes svit av högadliga ryska emigranter. - En tid under andra världskriget disponerades DV av marinen,var camouflagemålad med kanonplattformar och avsågs i krig bli hjälpkryssare. Den20.11.40 räddade DV 10 man från ss Lita av Haugesund som på resa Hamnurg-Aalesund med 350 ton salt sprungit läck 3 dygn tidigare och som drev redlös med havererad ångpanna i W storm utanför Trelleborg. En gigg med 1e styrman och 4 man räddade norrmännen i 2 omgångra. Lita blev 29.11 inbogserad av Neptunbolagets Diana till Trelleborg.Befanns vara mycket gammal och vasskött. Den 29.4.44 inställdes den svenska Sassnitztrafiken sedan sjöfartsstopp på Tyska hamnar proklamerats. DV låg sedan upplagd till krigsslutet maj 45. Maj-juni 1945 deltog hon i hemtransporten av alla tyska trupper i Norge och i fångutväxlingar. -Den 6.10.45 lämnade DV Karlskronsa örlogsvarv efter 6 veckors översyn som återställt henne i vitmålat fredsskick. Den 15.11.45 avgick DV kl 13 från Trellborg på första turen till Gdansk dit hon och GV de närmaste måanderna överförde 1300 gidsvagnar för att underlätta de polska kolloeveranderna till Sverige. Sammanlagt 45 resor.Varje resa tog minst 3 dygn tur-retur. - 1946-48 gick de svenska färjorna på linjerna Trelleborg-Gdansk och Trelleborg-Travemünde. På sina natturer till Trawemünde kom DV vid 2 tillfällen i aug 46 att rädda östtyska ungdomar som i skydd av natt mörkret sökt fly västerut på gummiflottar.Tis 7.8 togs 2 pojkar i 17-18-åldern upp, natten till lör 11 8 en 23-årig yngling och en 18-årig flicka. - Först 1948 kunde Sassnitztrafiken återupptagas men gick även då i minsvepta leder. Den 21.7.49 insattes DV på leden Trelleborg-Odraport efter modernisering vid Lindholmens varv vid vilken hon fått nya 2-manshytter och mässar för manskapet där 3e kl. damsalong legat, ny befälsmäss i nytt hus på promenaddäck,ny mäss för serverringspersonalen,självtrimmande kättingboxar och ordertelefon från bryggan till vagndäck mm. - 4.4.- 9.5.50 låg DV vid ÖVK och fick delvis nya propellerar med axlar samtidigt som däcken drevs och målningen i all inredning sågs över.Avgick 9.5 till Karlshamn för avmagnetisering och återupptog 15.5 trafiken på Odraport. I aug 1952 inställde på östtysk order färjetrafiken Sassnitz-Trelleborg och dirigerades till Warnemünde.Östtyskarna ville inte ha insyn i sina befästningsarbeten på Rügen där i det kalla krigets namn bunkersystem byggdes för nästa världskrig. I mars 1953 avled Stalin och den 10.8.53 återupptogs Sassnitzlinjen. Då gjorde den så gott som spikraka förkrigsleden sin come-back sedan vattnet förklarats minfritt.Det var DV som invigde den 10'kortare routen som då inte använts sedan sept 39. - Den 18.5.52 grundstötte DV i Sassnitz inlopp i storm och strömsättning på grund av att den mistsignalering som angivits i UFS inte avgivits från hamninloppet. DV flottogs först den 14.5 av Harald

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

och Karl och bogserades till Trelleborg där 16 godsvagnar ilandfördes. Vid dockning vid Kockums befanns BB-sidan av färjans botten svårt skadad.Ett 50-tal plåtar måste utbytas och ett 30-tal riktas liksom spant & bottenstockar Inga hål uppstått men växlarna gått upp på måna ställen. BB propeller helt förstörts,STB propeller skadats i kanterna och aktre styrmaskinen satts ur funktion. Efter rep. vid Kockums låg DV i 2 månader i Trelleborg och försågs i samarbete med Kockums & J.C.Petersens Mek.Verkstad i Trellborg med 3 meter breda portar på var sida akterut för in-och utlastning av det 50-tal bilar som utgjorde hennes kapacitet. Vidare fick hon 2 nya lägre skorstenar med ny tyfonanläggning i den ena och fläkttrummor för luftkonditionering av maskin-och eldrum i båda. Oljeledning installerades med nya durkar i eldrummen,vagndäck renoverades med bl.a nya rännstenar och i maskin installerades ny hydroforanläggning. - - Den 9.6.1953 invigdes DV den nya leden Trelleborg-Warnemünde,Sveriges första direktförbindelse med Västtyskland efter kriget. 300 inbjudna medföljde på premiärturen. - I okt 1954 förlorade DV utanför Sassnitz av okänd anledning sitt förliga roder som ryckts ur roderstocken vilken bräckts av. Eftersom DV sedan hade svårt att klara inbackningen till färjelägena måste hon på varv. Det försvunna rodret återfanns av en dykare intill en ducd'alb utanför Sassnitz hamnpir och togs av DV över till Trelleborg för vidare befordran till Kockums för vissa konstruktionsändringar innan rodret sattes på igen . I flera veckor gick DV utan förroder. - Den 28.10 1955 demolerade DV:s akterskepp i en kastby Sassnitz västra pirhuvud med fyr (Die Westmole). Trots den relativt lätta kontakten blev skadorna på piren mycket stora. - Den 24.5.1958 levererades en ny färja för 26 miloner till SJ, "Trelleborg". -Mån 6.7.1959 firade Sassnitzleden sitt 50-årsjubileum. Vid boj 7,hallvägs på leden, möttes kl 12 den nya Trelleborg och den nya östttyska färjan Sassnits,som gjorde sin jungfruresa. DV hade natten innan fört ett 100-tal gäster till Sassnitz där 200 prominenta Östtyskar med kommunikationsminister Erwin Kramer i spetsen mött upp liksom stadens befolkning och 2 orkestrar. Det nybyggda färjeläget var flaggsmyckat tal utväxlades och gåvor utbyttes. DV:s första kapten C.E.Ljungberg fick mottaga ett kristallfat och ett fång tulpaner. SJ:s generaldirektör Upmark ledde den svenska delegationen. Då Sassnitz avgick mot Trellborg släpptes 8000 brevduvor upp från kajen ochfrån färjan sköt man upp flaggor i cylindrar vilka sedan dalade ner i fallskärmar. Vid boj 7 väntade DV och dit kom även nya färjan "Trelleborg" som gick upp långsides "Sassnitz." DV cirklade runt de 2 nya fartygen ,nationalhymner spelades,alla vinkade och hurrade, solen stekte och havet låg som en spegel. Då Sassnits fortsatte mot Trelleborg intogs lunch ombord:Fågelsallad, kängurusoppa,blå bäckforeller från Harz, oxfilét,jubileumsglace och 3 sorters vin. Kaffet hann man inte dricka ur inna färjan anlände till Trelleborg där 16000 människor samlats och 1000 ballonger steg till väders. I Trelleborgs stadspark och sporthall

DROTTNING VICTORIA 10.5.44

avslutades jubileet med gästartister från Berlinoperan och Stockholmsoperan dans och sång av 120 personer från Eisenbahnen Eisennach, jättefyrverkeri mm - I maj 1968 låg Drottning Victoria upplagd för gott i Trelleborg i väntan på sisxta färden till ~~Nedskrotning~~ nedskrotning vid Perssöner i Ystad.

1)

B.T.V 13.5.44

SÖNDERSPRÄNGD AV 250-KGs BOMBER VID U.S.RAID MOT STETTIN - 4 MAN DÖDADE.

Rapport.

Sprängts vid kaj i Stettins oljehamn av 2 ev. 3 fullträffar lör 13.5.44 kl 15.20. 4 av de 10 ombv dödats. BTV låg vid kaj för lastning av smörjolja för räkning Statens Reservförrådsnämnd.Vid en bombraid fick fartyget två eller tre fullträffar av 250-kilosbomber och synes ha sprängts i två delar därvid akterskeppet fullständigt demolerats. De 4 omkomna hade sökt skydd där. Med anledning av nuvarande förhållanden i Stettin kan fartyget inte bärgas varför det med säkerhet torde bli vrak. Stettin 15.5.44

Algot Jansson

Befh

Crew List (Kompl. SKN) Ingen lista på KK.

Befh Algot Jansson, Jordhyttegatan 3,Göteborg, 14.8.94 i Harg (Sedan 1936)
XX styrman Oscar Samuel Olsson, Lerberget, 14.3.93 i Lerberget (5 år ombord
+ Övermaskinist Oskar Sjökvist, Mörrum, 5.12 82 i Björkenäs
+ Maskinist Set Gustav Adolf Viksten, Storgatan 79,Sundsvall,30.12.07 Sundsval
+ Stuert Oscar Bernhard Nilsson, Häverö, 1.12.03 Ragunda
Lättmatros Goffrid Valdemar Österman, Göteborg, 9.1.15 i Estland(1.3.44)
Lättmatros Valdemar Borrman,Rönninge, 10.7.15 i Estland (1.3.44)
Jungman Karl Gunnar Andersson, Uppsala, 17.6.20 Enköping -"-
Eldare Oscar Folke Gottfrid Persson, Åryd, 29.3.24 Åryd (29.4.44)
+ Eldare Gunnar Härthel Edvardsson, Karlshamn, 30.7.14 Karlshamn (5.5.44)

Anhöriga: Chefen Sjökvist efterlämnade syster i Malmö, maskinist Viksten en syster i Sundsvall, stuert sin hustru Viola Nilsson,Villa 3,Herremg, och eldare Edvardsson sin far i Karlshamn.

Sjöförklaring i Göteborg tors 1.6.44 kl 14

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Sven Wästgerd,frågat:
1) Gavs flyglarm före anfallet? 2) Funnos skyddsrum i närheten?
3) Vilka instruktioner gällde för besättningen vid flyglarm?

Befh Jansson: Befunnit sig iland vid anfallet. C:a 100 meter till närmaste skyddsrum från fartyget. Förlarm givits 20 minuter före bombraiden och 10 minuter före ytterligare ett larm.För fartygsbesättningar i Stettins hamn gällde den föreskriften att de skulle stanna ombord vid bombanfall för att vara till hands och släcka brandbomber. Efterforskningar efter de 4 dödade pågick med dykarhjälp i 5 dagar utan att de kunde påträffas.

Styrman Olsson: Befunnit sig ombord.Inte sett någon av de saknade.Lyckats ta sig upp på kajen innan fartyget sjönk.

forts

B.T.V 13.5.44

Läättmatros Österman: Då bombanfallet började befunnit sig i sin hytt föröver. Efter bombträffarna omedelbart tagit sig upp på kajen. Inte sett någon av de omkomna.

KK memorial 23.7.44 Luftbombardemang. Ex officio Bertil Lindhé.

Konsulattet i Stettin 20.5 i brev till beskickningen i Alt-Döbern,vid Berlin, meddelat att " befh idag hemreser med m/t Dalanäs.B.T.V kommer inte att lyftas och alla ansträngningar att finna de omkomna har hittills varit resultatlösa. Enligt uppdrag. Einar Sparrstedt."

UDHP 80c 3519

Telefonrapport t.UD från beskickningen i Alt-Döbern 15.5 kl 13.45

BTV heute bei Fliegerangriff in Stettin getroffen und gesunken.Erster und zweiter Machinist lebt. Zwei Besatzungsmitglieder umgekommen. Soweit bekannt sind alle Schweden in Stettin wohlbehalten.

Meddelande till Alt-Döbernbeskickningen från Stettin 20.5

BTV befh Algot Jansson hemreser idag med rederiets Dalanäs. B.T.V kommer t.v icke att lyftas och alla ansträngningar att finna liken ha hittills varit resultatlösa.

(Den utbombade Berlinbeskickningen låg i maj 44 i Alt-Döbern)

LASTEN SKN EVII vol 409

Hur mycket olja B.T.V hade inlastat då raiden satte in den 13.5 framgår inte entydigt.Statens Reservförrådsnämnd, Kungl.Järnvägsstyrelsen och Smörjoljecentralens Importförening stod som mottagare av regalolja, cylinderolja,maskinolja och vagnsolja som delvis blev kvar itankvagnar på kajen. 63,1 ton cylinderolja hade inlastats från 5 tankvagnar och man höllpå att lasta från tankvagn nr 550956 då "haveriet" inträffade. Endast 550 kg olja hade hunnit pumpas över från denna vagn.Resterande olja,11,75 ton i denna vagn, avlastades den 19.5 till m/t Dalanäs (med vilket B.T.V:s befh reste hem) 2 vagnar med c:a 30 ton stod oskadade kvar på kajen efter bombanfallet medan en tredje vagn låg i en bombkrater,synberligen oskadad (Vagn nr 580112)

SKN utbetalat totalt 319.613:78 för förlorad oljelast.

Smröjoljecentralens Importförening fick den 20.9.44 156.402:58 från SKN för förlust av 59,65 ton raffinerad cylinderolja och 14,36 ton Regalolja (mineralolja).

Kung. Järnvägsstyrelsen (Fallas AB,Sthlm) fick 21.9.44 28.387:03 för 15,73 ton Vulcanöl (Vagnsolja).

Statens Reservförrådsnämnd fick 23.3.45 för 14,2 ton maskijolja i vagn nr 580379 kr 26.862:21 och den 5.12.45 107.979:96 för 44,63 ton maskin-

B.T.V 13.5.44

olja som inlastats i B.T.V och för 14,53 ton maskinolja i vagn 580988.

SKNEIII 299

Brev till SKN från Advokat Mårten Henriques,Gtbg,1.6.44

På begäran av Eder advokat Emil Henriques, har jag idag inställt mig vid sjöförklaringen med anledning av den olycka som B.T.V var utsatt för den 13 sistlidne maj uti Stettins hamn,därvid 4 man av besättningen blevo dödade avbomnedslag som jämväl vållade att fartyget sjönk och blev så svårt skadat att det icke med fördel kan upptagas. Vid sjöförklaringen inställde sig fartygets befh åtföljd av styrmannen och en matros. Det framkom att förvarning givits 20 minuter innanbombningen ägde rum och varningssignaler givits 10 minuter efter förvarningen.Dethade funnits ett skyddsrum iland på ett avstånd av c:a 100 meter fågelvägen från fartyget samt ett splitterskydd c:a 200 meter från fartygets förtöjningsplats.De tyska myndigheterna hade emellertid föreskrivit att besättningen under bombanfall skulle kvarstanna ombord i sina fartyg för att i händelse av eldsvåda kunnahjälpa till med släckningen från fartygen. Själv hade befh befunnit sigiland vid bombanfallet. Det ovan omtalade skyddsrummet hade fått en fullträff och ett 40-tal personer dödats i detsamma. B.T.V hade med säkerhet träffats av 2,kanske 3, bomber och sjunkit mycket snabbt. De båda idag avhörda besättningsmännen hade emellertid hunnit springa iland efter anfallet,och likaså hade den övriga besättningen lyckats därmed. Ingen av de idag avhörda hade sett de 4 dödade under anfalllet eller därefter. Befh hade kvarstannat i en vecka och under denna tid hade dykare sökt efter de omkomna utan att finna något spår efter dem.Försöken hade tillisst måst inställas. Troilgen låg de kvar inne i det mycket sönderssprängda vraket. Högaktningsfullt

Mårten Henrique

Brev från max Doflein till SKN,Hamburg 18.5.44

Mit Stettin stehe ich in laufender verbindung und kann ihnen jetzt den Über zustand des Schiffes folgendes berichten: Das Schiff hat sehr schweres Schäden ,wodurch die ganze STB-seite aufgerissen wurde und das Schiff sofort absank. Es sind dabei 4 Mann ums Leben gekommen.Ich habe sofort Taucheruntersuchung angeordnet,nur um festzustellen,ob Bergung im hinblick auf die Weret lohnt und ohne grosse umkosten möglich ist,weil es sich ja um ein kleines Schiff handelt.Die Ladung ist total verloren.Inzwischen hat das Marine Bergungs- & Seedienstkommando von Kiel mitgeteilt,dass es morgen am 19 Maj mit Taucher untersuchen wird ob eine Hebung mit einem Kran möglich ist.Diser eventeeller Hebungsversuch präjudiziert sie natürlich in keiner weise, denn ich mache keinerlei Vertrag darüber mit dem Bergungskommando. Gelingt der Versuch, so ist immer noch Zeit zu überlegen welchen

B.T.V 13.5.44

vorteil er ihnen bringen kann.Mir scheint bei dem alter und der geringen grösse des Schiffes, dass nicht viel vorteil dabei herauskommen wird, Ich versuche, sie am Fernsprecher Heute noch über diese angelegenheit zu unterrichten.

Hochachtungsvoll

Max Boflein

Dito,Hamburg 8.8.44

Dieser Fall kann als abgeschlossen betrachtet werden,da auchmit den Behörden in Stettin alles geregelt ist. Die Stettiner Hafengesellschaft GmbH hat auf mein ersuchen an die Firma Gustav Metzler bestätigt, dass die Schwedische Kriegsversicherung einen anspruch auf Mehr-erlös hat,falls solcher aus dem Verkauf nach der Bergung aus dem Wrack verbleibt.

Assurans & effekter

SKN för effekter utbetalat till rederiet 6997:50 den 30.9.44 Chiefens syster,fru Ingrid Hansson,Fågelbacksgatan 12,Malmö fick ut 1212:50 den 5.6. Stuerts änka fick den 7.7. ut 987:50,eldare Edvardsson far Hilding E. i Ekö,Karlshamn fick 587:50 och 2e maskinist Vikstens boutredningsman 987:50 den 3.8.44. Befh förlorat för 2881:- inkl päls, 3 kostymer och en skrivmaskin.

SKN 18.8.44 utbetalat 180.000:- till rederiet för totalförlust
SKN 22.8 919:- till Duncker & Joly, Hamburg
SKN 30.9 44 6997:50 t. red för effekter

STETTINRAIDEN DEN 13. 5 44 Egna noteringar

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt: (14.5); - " Nordamerikanische Bomber griffen unter starkem Jagdschutz mehrere Orte im Ostseegebiet und in Westdeutschland an. Besonders in die Städten Stettin und Osnabrück entstanden Schäden und verluste unter der Zivilbevölkerung. Hierbei sowie über den besetzten Westgebieten wurde 41 feindliche Flugzeuge vernichtet."

215 U.S. bombplan av typ B-17 fällde 657 ton spräng- & brandbomber över Stettin, 199 andra B-17-plan fällde446 ton över. Osnabrück och 57 plan bombade Stralsund med 103 ton. Dessa 3 förband hade jaktskydd av 737 plan. Endast 12 B-17-bombare gick förlorade, men 144 skadades. Av jakteskorten förlorades 5 av planen.

Anfallet började kl 15.20 och kom i 3 vågor, de första två riktade mot Oderwerke där bl.a en ubåt sänktes, och den sista vågen mot Oljehamnen Mölnhafen där B.T.V låg. Vid en fullträff i hamnens skyddsrum dödades 56 personer, ett hus mitt för B.T.V raserades och begravde 5 människor som sökt skydd i portgången, en stor spritfabrik övertändes och där brändes hundra - tals tvångsarbetare till döds i fabrikshallarna.Området brann våldsamt i

B.T.V 13.5.44

eruptioner av eld. Styrman, de två maskinisterna, stuert och en eldare på B.T.V hade sökt skydd under bryggan.Strax före träffarna lämnade styrman de 4 andra och skyndade föröver för attta skydd i pumprummet,men innan han hunnit dit slog en bombmatta ner över den kaj där fartyget låg. En bomb sprängde sönder akterskeppet med de 4 männen som stod under bryggan om BB, en bomb exploderade mellan fartygets STB-sida ochkajen och en på kajen intill förskeppet. Plåtar och apant fåån akterskepet ströddes omkring,kajen raserades så att 4 tankvagnar rasade ut i vattnet, och styrman och de 5 man som sökt skydd under backen fumlade sig i blindo i tjock rök iland.schockade lomkörda, översköljda av smörjolja,lera, murbruk och grus. Två man höll på att dras ner när fartyget sjönk men lyckades klamra sig fast vid oljeslangen mellan fartyget och tankvagnen. De kröp sedan i skydd varhelst de kunde. Alla hade fått blessyrer och styrman svåra muskelbristningar. Ett under att någon överlevde ombord, det regnade bl.a stora granitblock och järnvägsräls och hela området var sållat av 3-5 meter djupa kratrar med 10 meters mellanrum.En bit av förstäven stack upp ur oljan och bråten men försvann sedan helt. Akter om B.T.V sprängdes en tysk tankbåt på 250 ton dw. i bitar och ss Torfrid fick en blindgångare i Kollasten mdan ss Nautic och ss Lestris som låg på en annan plats i hamnen undkom nästan oskadade. De dödade stuerte hade haft för avsikt att gå iland för gott efter denna resa och slå sig till ro hemma i Herräng. Befh var iland för att besöka mäklaren då raiden kom och överlevde i ett skyddsrum. Då han kom ner till tilläggsplatsen efter anfallet fanns inget att se av B.T.V som han fört sedan 1937 efter att dessförinaan ha varit styrman sedan 1933 då fartyget hette Klas. Pastor Sparrstedt på svenska sjömanskyrkan tog hand om de överlevande och delade ut sina egna kläder och skor till dem. Sön e.m 14.5 hölls en minnesgudstjänst över de 4 dödade i kyrkans bombskadade kapell under stor uppslutning av alla svenskar på fartyg i hamnen . Mån 15.5 reste styrman och 4 man till Sassnitz och kom med färjan Deutschland till Trelleborg tis middag den 16.5. Befh stannade kvar i Stettin några dagar. Dykare kunde inte finna de omkomna men sedan vraket lyfts hittades likrester som begravdes i en massgrav med bomboffer på Hauptfriedhof i Stettin.

Historik

Tankångare på 262 brton byggd 1887 vid Göteborgs Mek.Verkstad (Senare Götaverken) av järn. (Ex Klas, Hugo) L. 37 B. 6,6 Tillhörig Reuters Handels AB (H.A.Reuter) i Göteborg. Inköpt som Klas april 1933 från kapten Gideon Lundahl i Göteborg. Byggs som kanalångaren med maskin akter, ett stort rum och 2 luckor 1887 med namnet Hugo för kapten S.Åhman i Göteborg.120 hkr maskin. I sept 1915 såldes Hugo av Ångf AB Trio i Gtbg till kapten K.Olsson,Gtbg, 1916 till C.G.Grönstedt i Norrtälje och 1918 till Göteborg-Kristinehamn Ång-

B.T.V 13.5.44

båtsbolag (Ture Johnsson) i Göteborg. Fortfarande som Hugo såldes ångaren i aug 1921 till kapten Gideon Lundahl i Göteborg som blev befh ombord. Vintern 1921-22 ombyggdes Hugo vid Hisingstads Mek.Verkstad i Göteborg varvid allt förnyades utom själva järnskrovet. Hon fick nytt järndäck i stället för som tidigare trädäck och en stor lucka med järnkarmar istf 2 med träkarmar. Däckshuset akter förnyades liksom backen och inredningen. Mast på förkant av luckan. I april 1922 insatt i kustfart för Fallenius-linjen som Klas. - 1930 ombyggdes Klas vid en unik omvandling vid Kalmar Varv till tankångare med bibehållande av den gamla kanalbåtsexteriören, med hög skorsten och 2 master. Midskeppspartiet förlängdes med 6 meter från 30,7 til 36,7 meter - med 6 lasttankar för olja och bensin,c:a 300 ton, ett pumprum föröver med en ångdriven centrifugalpump med en kapacitet av 60-90 ton i timmen, ny inredning med el .ljus, isförstärkt stäv mm - Den 2.2.33 kl 21 i 25 sek.meters storm sprang Klas läck utanför Hallandskusten på resa Hälsingborg-Varberg med last av 300 ton bensin och på däck 65 ton bensin i fat. Ägaren ochordinarei befh Gideon Lundahl hade just den resan stannati land för att vila sig lite och befh var P.A.Johansson. Det var en månskensnatt med god sikt utanför Glommens fyr. Pannan måste kort därpå släckas och även maskin stoppade.För 2 segel länsade Klas mot härmaste nödhamn men strandade kl 22.30 på stor-stenig botten vid Kagaboen, 600 meter W Träslövsläge och under natten vattenfylldes och sjönk akterskeppet. Besättningen. 7 man och 2 kvinnor, fick tillbringa en skräcknatt på backen innan livräddningsbåten Hjälparen från Galtabäck kom till undsättning kl 07 den 3.2 och räddade dem med raketlina. Befh och styrman Algot Jansson måste föras till Varbergs lasarett. Sedan vädret förbättrats kund Röda Bolagets Harald bärga Klas vars järnskrov klarat påfrestningarna väl .Endast i en tank hade en liten läcka uppstått och lasten var i behåll. Efter lossning i Varberg bogserades Klas till Göteborg för sliptagning och såldes i april 1933 efter repa-ration till Reuters Handels AB i Göteborg och fick namnet B.T.V.
Den 3.12 40 på resa Stockholm-Örnsköldsvik grundstötte B.T.V i en snöby på Batteribanken vid Saltvik i inloppet till Hudiksvall då hon var på utgående efter att ha sökt skydd för storm. Flottogs 2.1 41 av Valkyrian. - Våren 1941 chartrades B.Tv tillsammans med 6 andra kusttankers av Tyska Statenför att tjänstgöra som bunkerfartyg för die Kriegsmarine i Östersjö-hamnar. Sålunda bunkrade B.T.IV tyska krigsfartyg i Gotenhafen, Libau, Riga, Pillau och Memel, medan B.T.III i 14 månader gick i skytteltrafik med last av flygbensin och tysk eskort till Norska hamnar. m/t Uno min-sprängdes i Rigabukten i nov 41 och 1944 råkade Solvik och Solbris ut för minsprängningar och B.T.V sänktes i Stettin. B.T.V hade då vintern 1943-44 moderniserats vid Finnboda varv i Stockholm.

2) TORFRID 13.5.44

BLINDGÅNGARE I KOLLASTEN I STETTIN UNDER DEN RAID DÅ B.T.V SÄNKTES

Journal

Lör 13.5.44 under kollastning i Stettin förhalat till lastningskajen kl 09 och börjat lasta kl 17.40. Under flyganfall på e.m träffades fartyget av en 100 lbs brandbomb som slog genom däcket på STB-sidan av lucka 2 och blev liggande i förrummet utan att antändas. Hivat upp bomben med 2ans winsch och landat den på kajen.Besättningen sedan reparerat däcket provisoriskt på ett betryggande sätt.

Västervik 16.5.44

Henning Jönsson 1e styrman — S.Johansson 2e styrman — F.R.Gustafsson Befh

Besiktningsinstrument

Magistratsbesiktning i Västervik den 16.5.De enda skador bomben orsakat var ett hål i däcket som provisoriskt lagats med plankor och presennning duk varefter ångaren avgick med kollast till Västervik. Däcket tätats på ett tillfredställnade och om gott sjömanskap vittnande sätt. Skadan reparerats vid Västerviks varv och Torfrid sedan avgått till Slite för att lasta kalksten. Västervik 17.5.44

Bertil Schottenius David Sjögren

Assurans

Red AB Östersjön i Trelleborg den 16.5.44 till SKN sänt räkning på 588:50 kronor. Reparationen utförst på övertid natten till den 17.5 eftersom den inte kunnat utföras på dagtid under pågående losssning.
SKN ersatt rederiet med 459:- den 5.6.44

Raiden

Detaljer om bombraiden: Se B.T.V. den 13.5.44
Vid samma tillfälle fick ss Lestris och ss Nautic obetydliga skador.

Historik

Se 9.10.43 Bombad i Gotenhafen

3/ NAUTIC 13.5.44

FYRA BOMBER EXPLODERAT I VATTNET NÄRA FARTYGET UNDER RAID MOT STETTIN

Journal

Tors 11.5.44 Kl 10.10 ankommit och förtöjt vid Ostkai i Stettins frihamn.
Lör 13.5 kl 15.30 flyglarm och uppehåll i lastningen.Under flyglarmet fälldes bomber i närheren av fartyget som kom i häftig skakning. En bomb exploderade i vattnet tvärs STB bog ungefär 20 meter ut och 3 bomber akterut om STB, endast 3-5 meter ut, varvid stora vattenuppkast sköljde över fartyget som täcktes av bottenmudd. Kl 16.15 gavs signal Faran över. Avgått 21.45 under lots ledning från Stettin destinerad till Stockholm. Vid avgången var fartyget i sjövärdigt skick. Huruvida några skaodr uppstått på grund av den våldsamma skakningarna vid bombfällningen kunde ej utrönas. Stockholm 17.5.44

Hans Palm | | Ferdinand Henning
1e styrman | 2e styrman | Befh

(Insänt till SKN av red AB Nordic,Biblioteksgatan 11, Stockholm den 9.5.44)

Assurans

I blyerts på pärmen: " Ev. skador uppgå i haveri 2804 som inträffade den 16.8 44 ." Avfört på SKN 9.8.45

Efter sliptagning vid Norrköpings varv 22-28.9.44 observerades inga skador från detta tillfälle. Se Nautic 16.8.44)

Eget Historik

~~Lastångare på 427 brton byggd 193[illegible] i [illegible] av stål (E. Stridsberg & Biörck) [illegible] Tillhörig red AB Nordic (F H Andersson) i Stockholm [illegible]~~ Lastångare på 519 brton byggd 1924 vid Lödöse varv av stål. 715 ton dw. Tillhörig Red AB Nordic i Stockholm.
Se även 16.8.44 bombad i Stettin. 23.12.47 G.
Ingen historik.

y) LESTRIS 13.5.44

KLARAT SIG OSKADAD FRÅN BOMBRAIDEN MOT STETTIN I VILKEN B.T.V SÄNKTES

Journal

Tis 9.5.44 kl 15.45 förtöjt i Reiherwerderhafen i Stettin under hamnlots ledning.

Lör 13.5 ingen lastning. Kl 13 blåstes flyglarm och vid pass en halvtimme senare utsattes staden för flygangrepp. Vid angreppet föll 2 bomber vid pass en meter från Lestris BB-sida, varvid den ena exploderade vid anslaget mot vattnet. Inga synliga skador uppkommo på fartyget och ej heller blev någon ombord skadad.

ss Lestris 19.5.44

B.Broumeus (?) 1e styrman

Söderberg 2e styrman

E.H.Melin Befh

Red AB Iris i brev till SKN, Sthlm 23.5.44

Ehuru inga synliga skador åsamkats fartyget, reservera vi oss för ev. bottenskador. Fartyget avgår inom de näramste dagarna till Oscarshamn och dockar därstädes troligen den 31.5

(Inga skador konstaterats vid dockningen i Oscarshamn)

Avfört på SKN 9.1.45

Historik

Se Lestris 27.10.41

HAVSÖRN 19.5.44

BOMBSKADAD I KIEL UNDER DEN U.S. RAID I VILKEN ÄVEN M/G LILLI SKAKADES

Rapport

Tors 18.5.44 kl 14 anlänt till Kiel i barlast och omedelbart börjat lasta koks. 44 ton intagits då flyglarm avbröt arbetet.

Fre 19.5 Lastningen fortsatt kl 07 och var rummet fullt kl 12. Kl 12.38 blåstes flyglarm och 13.30 började ett bombanfall varvid att antal bomber exploderade i närheten av fartyget, Detta nafll pågick c:a 15 minuter Besättningen vistades hela tiden ombord.Under en kortare paus i bombningen skyndade sedan besättning till skyddsrum.Bombningen började åter och pågick till ungefär kl 16 då signalen Faran över blåstes. Omedelbart därefter började intagandet av däckslasten. Kl 19.30 var fartyget färdiglastat och avgick 19.40 destinerat till Halmstad. C:a en timme efter avgången märktes att fartyget var läck varför pumpen sattes igång. Under den fortsatta resan måste maskin- och handpumpar vara igång utan avbrott.Anlänt till Halmstad kl 16 mån 22.5. Tidigare har aldrig förmärkts att fartyget läckt.

Halmstad 23.5.44

Stanley Smith — Alfred Hjelm — E.H.Wikström
Bästeman — jungman — Befh

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger besiktigat på slip vid Halmstads varv 31.5.44

Bordläggningen: Genom den stora fjädring fartyget utsatts för under bombanfallet hade drevet pressats ur nåten på många ställen varför hela bordläggningen ny måste omdrivas och beckas. 2 sönderslagna ekbord om BB måste förnyas liksom 7 förhydningsplåtar, och skräckta bultar förnyas samt lösa bordplankor tillspikas.

Kölen: En s.k strököl, lika gammal som fartyget (1899) blivit totalt söndertrasad och måste förnyas i furu på 24' längd.

Däcket: Måste omdrivas i sin helhet.

Kostnad 3896:20.

Fartygetvar utlossat 23.5, sliptogs den 26.5 och reparatioen klar 9.6.44
Det visade sig sedan att ~~xxxxx~~ öljetankarna vid påfyllning var läck .
De måste svetsas iland vid Kungshamns Slip i Gravarne.Kostnad 578:50.

Assurans

Ägarna haft egna kostnader för kost, drivmedel mm på 1006:10.
SKN ersatt ägarna med 2800:- den 19.6.44 och med 1079:60 den 31.7.44.
SKN ersatt SÅAF med 200 för besiktningen den 26.9 44.

Egna noteringar

Raiden mot Kiel

49 B-17-plan ur U.S.8th Air Force med skydd av 155 jaktplan fällde 19.5.44

HAVSÖRN 19.5.44

107 ton spräng- & brandbomber över Kiel samtidigt som 495 B-17 och B-24 bombare med eskort av 182 jaktplan fällde 1075 ton över Berlin och 655 plan bombade Braunschweig. Bomblasterna fälldes genom molntäcket med ledning av H2X-radar. 28 bombplan gick förlorade. En B-17 landade i Sverige på hemvägen på grund av sina skador. Av de eskorterande sammanlagt 700 jaktplanen sköts 19 ner mot en förlust av 2 tyska jaktplan.
OKW meddelade 20.5.44:" Nordamerikanische Bomber drangen gestern unter starkem Jagdschutz in das Reischsgebiet einund verursachten durch Wahllosen Bombenabwurf auf verschiedene Wohnviertel der Reichshauptstadt soeie auf Braunschweig Gebäudeschäden und verluste unter der Bevölkerung. Jäger, Flakartillerie der Luftwaffe sowie einheiten und Sicherungsfahrzeuge der Kriegsmarine schossen 71 feindliche Flugzeuge, in der mehrzahl Viermotorige Bomber, ab. "

Historik

Motorgaleas på 78 brton byggd 1889 i Wevelfleth i Tyskland av ek på Kravel av skeppsbyggmästare J.Peters. (Ex Johanna) Tillhörig ett partrederi i Ulebergshamn med Gustaf Arthur Wikström som huvudredare och hans 2 bröder som delägare. De hade i sept 1938 inköpt Johanna för 10.000 kr från kapten Friedrich Timm i Hamburg. Fick då namnet Havsörn. Motorn på 36 hkr utbyttes 1940 mot en ny 80 hkr råoljemotor. Den 1.4.43 blev Evan Harry Wikstörm ~~xxxxxxxxxx~~ ensamägare. Kaskoförsäkrad för 25000 kr. - På resa Smöjen-Halden med last av Kalksten sprng Havsörn läck vid middagtid lör 4.4.59 i lätt bris och solsken då hon kommit halvvägs mellan Visby och Västervik. Skeppare Harry Wikström och bästeman satte igågg pumparna och lyckades påkalla uppmärksamhet från 3sk Elsa av Rågårdsvik på resa till Göteborg med kalkmjöl som kl 13.30 tog Havsörn under bogsering sedan motorn och pumpen stannat i vatten. De 2 ombv slet vid handpumpen till 16.10 då Havsörn låg med BB brädgång under ytan och måste överges. Bogsertrossen kapades och 16.23 sjönk den 60-åriga galeasen liggande nästan på sidan. De 2 räddade fick medfölja Elsa till Göteborg dit man kom först tis 8.7. Läckaget uppstod i motorrummet och troligen hade en genomgående bult i motorbädden sprungit av.

3) LILLI 19.5.44

BOMBSKADAD I KIEL UNDER LOSSNING AV TRÄLAST -SPANT INTRYCKTA etc.

Rapport

Fre 19.5.44 bombskadad i Kiel kl 13 under lossning av trälast.Ingen av de 3 ombv skadats. 5 spant knäckta ich flera plåtar inbucklade i STB sida ich brädgång.

Besättning

Skeppare Algot Leonard Olsson, Norjeby, f- 01
Jungman Gunnar Persson, Ysane, f- 27
Inget nämnt i pappren om någon 3dje besättningsman,men i olycksrapporten angives " 3 ombordvarande."

Journal

Tors 18.5 anlänt Kiel med trälast från Karlshamn kl 13.

Fre 19.5 kl 08 börjat lossa och fortsatt därmed till kl 12.Kl 12.30 - 16 uppehåll med allt arbete på grund av bombning efter flyglarm. En bomb exploderade i vattnet vid STB låring varvid 5 spant bräcktes helt av och skador uppstod på rörledningar, lufttank och arbetsbänk i motorrummet, på tvättställ och spisrör mm i kajutan och flera plåtar inbucklades i bordläggning och brädgång. Allt fönsterglas i styrhytten krossades. De ombv sökt skydd under däck. Efter bombningen konstaerades att Lilli var läck i motorrummet. En pumpbåt tillkallades som länsade motorrummet och höll det läns samtidigt som lasten lossades efter det fartyget hade trimmats med slagsida för att få den största läckan över vattnet. Efter lossning kunde länshållningen skötas av oss själva.

Lör 20.5 lossat kl 07 -12.

Sön 21.5 hållit dagen helig.

Mån 22.5 Lossat i 3 timmar.Resetn av dagen uppehållit oss i skyddsrum på grund av flyglarm och bombning.

Tis 23.5 kl 14 voro vi loss varefter Lilli med bogserhjälp förhalades till en verkstad för provisorisk tätning och för att få lufttank och kranar lagade.

Ons 24.5 Kl 14 haft besiktningsman ombord och fått tillstånd att gå i barlas till Sverige efter den prov. reparationen, ty i Kielkunde inte tillfredställande reparation ske. Kl 15 avgått från Kiel till redden där vi ankrade kl 17.

Tors 25.5 kl 09 avgått från Kiels redd. Kl 14 passerat Gjedser fyrskepp.

Fre 26.5 kl 11 passerat Smygehuk och anlänt kl 18 till Sirmrishamn. Då vi hela vägen från Kiel haft frisk W vind hade motorn inte behövt användas utom vid enstaka tillfällen under kortare perioder,men då har varmgång i hylsa och koppling konstaterats varför jag befarar att de skadats.

Lör 27.5 kl 09 avgått från Simrishamn och anlänt Sölvesborg kl 16

Sölvesborg 30.5.44
Algot Olsson

LILLI 19.5.44

Sjöförklaring i Sölvesborg mån 5.6. 44 kl 10.

Sakkunniga: Fartygsinspektör A.Indebetou & hamnkapten G.E.Lundin
Skeppare Olsson biträtts av direktör Oskar A.Paborn i AB Sölvesborgs Skeppsmäkleri & speditionskontor.
Ingen representant för SKN.
Skeppare Algot Olsson: Lilli låg med BB-sidan mot kajen i Kiels hamn. Olsson, jungman Persson och en tysk vaktman under hela bombanfallet befunnit sig i skansen på Lilli. En annan tysk vakt hade senare omtalat för Olsson att c:a 25 bomber exploderat i närheten av Lilli.När Olsson själv tittat upp på däck hade han sett ett fyravånginshus störta samman 100 meter från fartyget efter en bombträff och ytterligare 3-4 bombexplosioner i närheten. En bomb exploderade på en gata 40-50 meter från Lilli och sprängde en 4 meter djup krater. 2-3 bomber exploderade på varvsområdet c:a 150 meter från Lilli.Hamnkapteten i Kiel sagt till Olsson att den bomb som skadat Lilli troligen föll i vattnet c:a 8 meter från fartygets låring. Splitter träffat fartyget men de största skadorna orsakats av vatten- och lufttrycket. Många brandbomber fallit inom varvsområdet men utan att anställa nämnvärda skador.
Jungman PerssoN, Till sjöss sedan 15.2.44. När flyglarm blåstes vid 13-tiden den 19.5 hade han, skeppare Olsson och en tysk vaktman sprungit ner i skansen. Vid ett tillfälle kom Lilli i häftig gungning och slet våldsamt i förtöjningarna och slog mot kajen,tydligen efter ett bombnedslag i vattnet i närheten. Persson inte varit uppe på däck någon gång medan anfallet pågick. En tysk vaktman senare sagt att ungefär 25 bomber fallit i Lillis närhet.

KK Memorial 11.7.44 Orsak:Luftbombardemang. Ex officio. Bo Bergström.

SKNEIII 301

Besiktningsinstrument

Magistratsbesiktning afloat vid Sölvesborgs varv 30.5.44
Härvid fastställdes följande skador:
Bordläggningen STB,huvudsakligen under motorrummet, måste 6 plåtar helt eller delvis förnyas i och under sheersträket, 5 huvud- & 5 kontraspant förnyas vardera 3400x 65 x 8. Och 2 vägare med vinkel måste förnyas.
I motorrummet: Nya beslag för startluftsbehållaren.Durkarna måste upptagas för rengöring, propelleraxeln indragas och rodret lyftas.
Inredningen: Ett tvättställ förnyas. Bultar drags och förnays i motorbädden
Lilli reparerat på slip vid Karlshamns varv 7.6- 26.6.44 sedan detta varv fått sitt reparationsbud på 6900:- kr antaget. Efter att ha sjösatts blev Lilli liggande vid varvet eftersom befh inkallats till militärtjänst.

LILLI 19.5.44

Assusrans

SKN 28.7 44 till SÅAF 250:- för besiktning
SKN 8.8.44 till rederiet 8858:27

Egna noteringar

Historik

Motorgaleas på 95 brton byggd 1895 i Grohn, Tyskland av stål (Ex Lili) L. 22,6 B 5,4 Tillhörig kapten Helge Hedberg,Djupekås, per Norjeby. med skeppare Algot Olsson som hälftendelägare. Olsson hade i maj 1939 köpt Lili från kapitän H.J.Freundenberg i Utersen. 125 ton dw. En 60 hkr de Laval motor insatt 1939.Hade dessförinnan sedan 1922 en 40 hkr motor. I maj 45 såldes Lilli för 28000 kr till AB Harro J.Harrsen Import-Export AB i Malmö och fick namnet Monika Harrsen. -På resa Ystad-Göteborg med 126 ton råg fick Monika Harrsen lör e.m 15.12 45 i 18 sekmeters kuling från W med grov sjö lastförskjutning 6′N. Morups Tånge fyr i den minsvepta leden vid tremilsgränsen och sprang samtidigt läck. Med STB brädgångunder vatten och pumparna igång sattes kurs mot land. Livbåten slets bort av en sjö och kl 17.30 stoppade motorn . Segelsliten drev galeasen efter flera grundkänningar in i bränningarna vid Lilla Gubbanäset på Betterön och blev liggande 50 meter från land i mörkret,överspolad och krångande. Ingen såg nödraketerna och till sist lät bästemanTage Karlsson,Karlshamn ,sig driva in till land på en livboj för att skaffa hjälp. Han blev illa slagen mot klipporna men tog sig till en stuga och sloglarm. Sedan man fått överen lina halades de övriga 3 ombv iland.Skeppare Manne Askengren lämnade som sista man kl 19.Bästeman förts till Varbergs lasarett. - Sigyn kom till platsen 17.12 men först den 20.12 kunde haveristen införas till Varberg läck och illa åtgången med förstörd last. - Den 6.12 46 i Hamburg inträffade en explosion i motorrummet sedan en montör av misstag kopplat startlufttanken till en gasflaska.Montörenblev svårt bränd men elden kunde snabbt släckas. - I febr 51 såldes fartyget för 35000 kr till skepps mäklare N.Nostell i Stockholm och fick namnet Nostra.

KAPEN

SE HUSTAN 19 5 44

C.A.BANCK 19.5.44

SVÅRT SKAKAD I KONVOJ FRÅN BREMERHAVEN DÅ NAVITAS MINSPRÄNGDES FÖRÖVER

Journal

Ons 17.5.44 kl 14 avgått från Nordenham med last av 2534 ton koks destinerad till Gävle. P.g av minspärr ankrat kl 15 på Bremerhavens redd
Tors 18.5 till ankars i väntan på tillstånd att få fortsätta resa.
Fre 19.5 04.30 lättat ankar och fortsatt i konvoj assisterad av spärrbrytare och minsvepare. Kl 11.55 minsprängdes ms Navitas av Köpenhamn ((2273 brton, byggt 1942 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn. L 82 B 12, tillhörig A/S Navitas i Köpenhamn)) c:a 150 meter för om C.A Banck som skakades häftigt vid explosionen. Medan konvojen fortsatte förbi det sjunkande danska fartyget började C.A.Banck få STB slagsida som ökade mer och mer. En undersökning utvisade att läckage uppstått mellan bottentankarna så att vatten från 2ans BB-tank rann över i tank 1 STB. Läckaget måste ha uppstått då Navitas minsprängdes.

Hj.Tycho Lantz, 1e styrman
H.A.Karlsson, 2e styrman
Gävle 27.5.44
Knut M.Leveau, Befh

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat 23.6.44 vid Sölvesborgs varv.Dockning inte nödvändig.
Bottenstockarna mellan bottentankarna 1 och 2 spruckit på båda sidor av centerkölen och måste kapas och delvis förnyas.
Toppspanten på samma bottenstockar spruckit och måste delvis förnyas.
Tanktaket spruckit på båda sidor om centerkölen till tank 1 /dubbleras.
Marginalplåten sprucken i 2 fack i tank 2 BB, måste dubbleras.
17 fack garneringscement spruckit och måste förnyas.
6 meter länsrör till förpiken genom tank 1 förnyas.
Kostnad 4720:-
Vid samma tillfälle lät rederiet på egen bekostnad intallera en avmagetiseringsanläggning. C.A.Banck lämnade varvet 13.7. (Den29.7 bombskadade fartyget)

Brev SKN till Christer Banck i Hälsingborg 30.6.44

I besittning av Edret ärade av den 28 ds jämte utdrag ur skeppsdagboken vilja vi icke underlåta påpeka att vi finna det egendomligt att ifrågavarande skada icke tidigare anmälts. Ävenledse bedja vi få påpeka att det givetvis är Eder skyldighet att i god tid före reparationernas igångsättande underrätta oss,så att vi kunna genom vår besiktningsman bevaka och skydda våra intressen.Av allt att döma tycks reparationerna ha igångsatts vid tiden för avsändandet av Edeert brev.

C.A.BANCK 19.5.44

Svar från skeppsredare Chr.Banck till SKN,daterat 2.7.44

Banck meddelat SKN att journalutdraget insänts till Mälaren så fort det inkommit till rederiet från befh och att Mälaren sedan anmodat Banck att sända ett utdrag även till SKN vilket omedelbart blivit gjort. "Ångaren kommer att kvarligga i Sölvesborg till den 12 eller 13.7 så det är god tid för Eder besiktningsman att bese skadorna."

C.A.Bancks befh i brev 3.7 till rederiet.

Den skada som tillfogats fartyget vid sprängningen bedömdes av mig vara av ringa omfattning och då jag var överlupen av göromål som skulle medhinnas under den korta tiden i hamn förra resan,lämnade jag över rapportskrivningen om skadan till vi återigen skulle anlända till svensk hamn, då jag hade mig bekant att vi efter utlossning skulle gå till varfs. På varvet i Sölvesborg gjorde jag mig underrättad om att ingeniör Haeger skulle komma och besiktiga skadan. Högaktningsfullt

Knut M. Leveau

Historik

Egna noteringar

Lastångare på 1825 brton byggd 1913 vid Sörlandets Skibsbyggeri i Fevig av stål. (Ex Kapolna, Gogsjö,Libra) L 80,4 B. 12,8 Tillhörig skeppsredare Christer Banck i Hälsingborg. 2950 ton dw. 1100 ihkr triplemaskin från Fredrikstads mek.Verksted. Hinderfria däck, 4 luckor, 2 master. Inköpt maj 1928 från Sandefjord som Kapolna.På resa Cardiff-Funchal,Madeira tappade C.A.Banck den 18.4.37 propellern 180'W Vigo och inbogserades 27.4 till ~~xxxxxxx~~ Falmouth av ett bärgningsfartyg från Brest.Hon dockades med lasten ombord för att få ny propeller. - På resa Göteborg-Nordenham i barlast grundstötte C.A.Banck sön 30.6.40 med full fart i soldis vid Sylögrundets prick utanför Halmstad men kom genast flott och fortsatte med pumparna igång till Hälsingborgs varv,läck i både för-och akterrum, och dockades . Hon hade fått stora bottenskador. Befh J.Wessberg hade helt förlitat sig på och följt efter ett eskorterande krigsfartyg utan att inse skillnaden i att ha eskort och att gå i konvoj. - Under de övriga krigsåren hade hon bara en del småkollisioner utan nämnvärda skador. -Genomgick klassning 1947. - BOMBSKADAD I BREMEN 29.7.44.

Blev vrak 1949 på Holländska kusten.

På resa Port Talbot,Bristol Channel till Amsterdam i barlast drev C.A.Banck i orkanartad SW storm kl 06.10 tis 1.3.49 iland utanför badorten Zaanvort 2 km söder om Ijmuiden efter att ha draggat i flera timmar utan möjlighet att med maskinstyrka kunna gå klar land.Befh Rickard Karlsson och 23 man räddades iland ffån sjösidan av livräddningsbåten Dudox de Wit i 3 omgångar.

C.A.BANCK 19.5.44

från fartyget som låg parallellt med strandlinjen 50 meter från land,beskådad av stora folkmassor. De räddade inkvarterades på Hotell i Ijmuiden och hemsändes 4.3.eftersom det förmodligen aldrig skulle kunna gå att få C.A.Banck ut på fritt vatten igen. Vid ebb kunde man gå torrskodd ut till henne. Assuransen gav dock Messrs. L.Smit & Co i Amsterdam och bärgningsfirman Van der Tak i uppdrag att muddra en 300 meter lång kanal,bred nog för 2 bogserbåtar,från fartyget ut mot havet. Grävningsarbetena pågick 21.3- 15.7.49 . Vid flod den 11.6 kunde C.A.Banck flyttas 13 meter och senare i 2 omgångar ytterligare 17 meter.Därpå fick man medstålwirar dra fartyyget,som barrikaderades med sandsäckar, c:a 10 meter per dygn utåt. Inte förrän den 28.7 kl 17.30 flöt C.A.Banck åter på fritt vatten,med botten upptryckt från för till akter, propelleraxeln bräckt,pann- och maskinbäddarna förskjutna och omfatande skador i maskinrummet. Flotttagningen utfördes av 2 bogserbåtar vid högvatten och bevittnades av Amster dams överborgmästare och experter från Engelska och Holländska försökringsbolag och rederier. Ångaren, som blivit Zaanvorts förnämasta turistattraktion inbogserades till Ijmuiden och den 29.7 därifrån till Amsterdam för dockning. Här kunde man bara konstatera att fartyget blivit konstruktiv totalförlust. Vraket såldes som skrot till Frank Rijsdijk i Hendrik-Ido-Ambracht vid Rotterdam i sept 1949 och nedskrotades under hösten 1949.

L/E 29.7.44: BOMBAD)

INGARÖ 22.5.44 ff

FLYGLARM, BOMBNINGAR OCH MINEXPLOSIONER DYGN EFTER DYGN VID Kiel/Holtenau

Journal

Tis 16.5.44 kl 06.50 avgått från Bremen med full last av koks destinerad till Göteborg.Assistans av bogserbåt och lots. Ankrat 11.30 vid Bremerhaven för att avvakta konvoj. Lämnat lotsen.

Ons 17.5 kl 10.15 fått lots ombord,hivat upp och fortsatt i konvoj.Fått Elbelots ombord kl 17 vid Elbe III fyrskepp.Lotsen meddelat att alla fartyg måste ankra tills vidare på Altenbruch redd på grund av att Kielkanalen är spärrad. Kl 18.40 ankrat på Altenbruch redd.

Lör 20.5 kl 12.50 Erhållit order att fortsätta till Brunsbüttel. Anlänt till Brunsbüttels redd 15.25 och ankrat i avvaktan på slusslots.

Sön 21.5 kl 09,20 fått slusslots ombord, hivat upp och fortsatt. 12.30 förtöjt vid pålverket i kanalen på grund av flyglarm. Kl 13.20 flög 3 allierade plan på låg höjd under eldgivning över kanalen strax akter om fartyget. Kl 14.50 flyglarmet över. Fortsatt resan. Kl 22.25 anlänt till och förtöjt i Holtenau sluss. Kl 23.25 gått ur slussen under spärrlots ledning.

Mån 22.5 kl 00.15 flyglarm.Släckt lanternorna. Våldsam spärreld från luftvärnet.Kraftigt motorbuller från flygplan som, enligt spärrlotsens uppgift, troligen fällde minor. Lämnat lotsen 01.30 och ankrat 01.50 på ankarplatsen vid Kiels fyrskepp. I dagningen sattes spärrsignaler på Kiels fyrskepp för samtliga farleder. Kl 03.30 faran över. Kl 12.50-14.25 flyglarm,våldsam LV-eld och kraftiga detonationer från Kiel som utsattes för en våldsam bombraid.Kraftig rökutveckling från Kiel.Under dygnet ett stort antal minexplosioner som förorsakat kraftiga skakningar i fartyget.Inom ankarplatsen exploderade 7 minor.Av dessa exploderade en kl 13.27 tvärs BB på c:a 45 meters avstånd och fartyget skakades så våldsamt att tvättstället spräcktes i 2e styrmans hytt och lampkupan krossades i övermaskinistens hytt. Rundpejling under dygnet visat läckage mellan 1ans och 2ans tankar. Fartyget tätt.

Tis 23.5 Flyglarm kl 00.45- 01.45. Flyglarm 03.45- 08.00. Flyglarm 09.40-10.45.Ett flertal minexplosiiner under dygnet.Kl 12.28 en minexplosion c:a 400 meter från fartyget med kraftig skakning. Kl 15.50 en minexplosion på ankarplatsen.Pejlingar visa att fartyget är tätt men med läckage mellan 1ans och 2ans tankar.

Ons 24.5 Flyglarm 00.20-01.20 samt 07.40-08.30. Kl 08.40 erhållit order att kl 09.30 fortsätta i konvoj. Kl 09.30 hivat upp och fortsatt i konvoj föregången av minsvepare. Kl 12.45 och 13.38 kraftiga skakningar i fartyget p.g av minexplosioner inom c:a 700 meters avstånd. Passerat Fehmarn Bälts fyrskepp kl 14.10.Farleden därifrån frigiven.Konvojen upplöst. Fortsatt resan.

INGARÖ 22.5.44

Tors 25.5 kl 00.50 ankrat vid vaktskepp nr 5 för att på grund av kompassernas osäkerhet invänta dagsljus. Kl 04.15 hivat upp och fortsatt resan.
Fre 26.5 Kl 14 tysk tid anlänt till Sannegårdshamneni Göteborg.

Torsten Jonsson C.H.Larsson Göteborg 26.5.44
1e styrman 2e styrman Y.Grönlund
Befh

Besiktningsinstrument

Bordläggningen: Relativt skarpa bucklor och hårda intryckningar i kölstråken STB & BB samt i botten förövrigt orsakats av minsprängningar i närheten,konstaterade Sten Haeger i docka vid Eriksberg 2.8.44. 11 plåtar måste riktas, en förnyas, 10 spant och bottenstockar riktas, 106 läckande naglar och 12 löpmeter växel tätgöras, 100 naglar i slingerkölarna omnitas, lös och skadad cement förnyas i tankarna liksom 11 fack garneringscement och 4 fack rännstenscement. Akterpiken provtryckas. 110 pinnbultar förnyas i manluckorna. 21 löpmeter styrkätting förnyas.
Inredningen: Nytt tvättfat installeras i kommoderna i 2e styrmans och 2e maskinisternas hytter.
Kostnad: 17.390:- kr
Ingarö låg i docka 2-9.8.44 ochhaverireparationerna var klara 16.8 då fartyget avgick. Inga skador observerats från bombfällningen 5.1.44 på Holtenau redd. Rederiet låtit installera magnetmineskyddanläggning för 10475:-

---

Assurans

SKN 28.5.46 till SÅAF 20.364:81 för skada & kostnader
SKN 30.11.48 till SÅAF ytterligare 18.417:80

Krigsskador gjort sig påminta 1946

2-5-12 46 på resa New Port,Montana- Oxelösund tog Ingarö natten till 2.12 in så mycket vatten att garneringen i rum 2 bröts upp. Vid Oscarshamns varv 6-11-12-46 konstaterades ett stort antal läckande och lösa naglar, spräckta och läckande marginalvinklar i tankarna och lösa spantbrickor i hela bottenskonstruktionen. Sten Haeger bedömde grundorsaken vara de minexplosioner Ingarö varit utsatt för till ankars vid Kiels fyrskepp och under gång mellan Kiel och Gjedser Rev den 22-25.5.44. Utan tvivel krigsskdor. Reparation för 13070:- utförts vid Oscarshamns varv.

Emil Henriques,SKN till Sten Haeger 5.10.48

Jag betvivlar naturligtvis inte att läckage i marginalvinklar är en typisk explosionsskada. Det rör sig ju om ett ganska gammalt fartyg ochur rent lekmannamässig synpunkt förefaller det mig därför icke överraskande om läckage av ett eller annat slag skulle kunna uppstå även 2½ år efter explosionern ifråga. Skullle ni,som är sakkunnig, ha den bestämda uppfattningen att skado:

INGARÖ 22.5.44

äro att hänföra till minexplosioner,så kommer Nämnden givetvis icke att motsätta sig att betala skadorna,men personligenär jag icke fulltm övertygade om att detta verkligen nu är riktigt, men jag är ju icke någon fackman, och böjdr mig därför, ehuru i detta fall ogärna, för sakkunskapen.

Svar från Sten Haeger,Gtbg 6.10.48

....Även jag blev överraskad då jag vid besiktningen den 6.12.46 konstaterade ifrågavarande läckage i tankarna.Men då jag även tidigare varit utsatt för liknande överraskningar,misstänker jag att fartyget råkat ut för någon minexplosion el.dyl. som ej förorsakat någon omedelbart synlig skada,men genom de skakningar,som därvid uppstått,varit anledning till läckaget i fråga. Jag kan även till ledning meddela att läckage i maginalvinklar är en ganska typisk explosionsskada.

Eget Hästorik

Se 9.2.40 (Även bombad 4.i.44 i Holtenau)

HERVOR BRATTT 22.5.44 50% krig

MASKINHAVERI 5.6 TILL FÖLJD AV MINSKAKNINGAR VID KIEL DEN 22.5 ff

Journalutdrag

Sön 14.5 44 kl 14 avgått från Emden med last av 1169 ton koks destinerad till Göteborg.Ankrat 18.05 på Borkum redd i väntan på konvoj.

Mån 15.5 till ankars i väntan på konvoj. Upprepade flyglarm.

Tis 16.5 Avgått 20.30 från Borkum i konvoj föregången av minsvepare.

Ons 17.5 Vid Cuxhaven 14.45 fått order ankra på Altenbruch redd.Kielkanalen spärrad på grund av flygfällda minor.Ankrat 15.35.

Tors 18.5 -fre 19.5 till ankars .Upprepade flyglarm.

Lör 20.5 kl 12.55 avgått från Altenbruch redd. Kl 14.40 ankrat utanför Brunsbüttel i väntan på törn att passera kanalen.

Sön 21.5 fortsatt resan kl 05.05, och avgått från Brunsbüttel sluss 06.50. 18.35 avgått Holtenau sluss. Ankrat 22.10 vid vaktfartyg nr 5 på grund av flyglarm.Enligt order är det förbjudet att gå i de minsvepta vägarna vid flyglarm &/under mörker.

Mån 22.5 till ankars vid vaktfartyg nr 5. Vaktfartyget beordrat alla fartyg att kvarligga p.g av minfara.Under förmiddagen, då minsveparna närmade sig,exploderade ett stort antal minor runt omkring fartyget varav 3 st på c:a 200 meters avtånd med våldsamma skakningar i fartyget. ((Se även Ingarö 22.5.44))

Tis 23.5 till ankars vid vaktfartyg nr 5 på grund av minfaran. Under hela dygnet minexplosioner på kortare och längre avstånd från fartyget. Tidvis flyglarm och överflygningar.

Ons 24.5 kl 12.50 fått order attfortsätta resan Under f.m exploderade en mina strax intill fartyget som skakades oerhört kraftigt. Pejling inte visat något läckage.

Tors 25.5 kl 21.35 anlänt till Göteborg och förtöjt i Sannegårdshamnen.

Göteborg 25.5.44

Sigfrid Andreasson

Befh

Maskinjournalen

Mån 22.5 inget arbete utfört i maskinen emedan minor exploderat runt fartyget hela dygnet.

Tis 23.5 Inget arbete utfört i maskinen emedan minor exploderat runt fartyget hela dygnet.

Ons 24.5 kl 12 exploderade en mina i närheten av fartyget varvid starkat vibrationer uppstod ombord. Enligt muntlig uppgift av maskinist Malmgren skakade fartyget så våldsamt att arbetsställningar som voro uppriggade i maskinrummet föllo ner.Inventarier slungades omkring i maskinrummet och skruvnycklarna kastades ur sina räcken.

Ons 31.5 Oljan läcker ut ur buntlagret,vilket tyder på att buntlagret är

HERVOR BRATT 22.5.44

läck. Buntlgaret har säkerligen skadats av minexplosionerna den 22-24.5 på rewa Emden-Göteborg.

Rapport om sjöolycka

Lör 3.6.44 kl 15.20 avgått Gävle destinerad till Holtenau för order med last av 1505 ton järnmalm. Djupg F. 16′1″ - A 17′9″ 21 ombv

Mån 5.6 kl 03.45 sprängdes högtryckscylinderns botten sönder och maskin fylldes av rusånga. Lat N 58 38′- O. 17 36′. Måttlig SO vind, obetydlig sjö, något disig luft.

Journalutdrag

Sön 4.6 avgått från Stockholm 13.25 efter avmagnetisering vid Fjäderholmarna.Kompassjusterare under vägen till Dalarö justerat kompasserna.

Mån 5.6 kl 03.45 hördes tre kraftiga explosioner från maskinrummet varefter en massa ånga strömmade ut ur maskinskylightet. Maskinen fortsatte att gå några slag. Från maskinen rapporterades till bryggan att HT-cylindern blivi skadad så att maskine blivit obrukbar.För att erhålla god ankarsättning fick fartyget driva med vinden till kl 06.15 då ankeret fälldes. Tillkallat lots från Hävringe kl 07. Lotsen ombads sätta sig i förbindelse med Oxelösund för anskaffning av bogserhjälp.Kl 11.15 anlände bogserbåten Simson. Kl 11.30 hivat upp ankaret och påbörjat bogsering. Anlänt till Oxelösund 14.45 och förtöjt vid kaj. Maskinhaveriet är säkerligen beroende på att något blivit skadat i maskinen vid de våldsamma skakningar fartyget utsattes för vid minexplosioner till ankars 21-24.5 vid vaktfartyg nr 5. Journalutdrag från denna resa bifogas. Oxelösund 7.6.44

Sigfrid Andreasson
Befh

Maskinjournalen

Mån 5.6.44 03.45 hördes 3 kraftiga detonationer i framdrviningsmaskineriet. Vakthavande maskinisten Malmgren stängde genast trottelventilen samt blixtavstängningen till ångpannan. På grund av att rusånga kraftigt strömmade ut i maskinrummet måste maskinisten och maskineleven lämna maskinrummet krypande på durken in i eldrummet och ta sig upp genom eldrumsuppgången. Sedan ångan försvunnit ur maskinrummet vidtog övermaskinisten och vakthavande maskinisten omedelbart en undersökning av maskineriet varvid konstaterades att H.T-cylinderns botten var söndersprängd . HT-cylinders lock avtogs och kolven lyftes upp. I botten av cylindern hittades 2 järnstycken. På vilket sätt dessa kommit in i cylindern har hittills ej utrönts.De kan ha sprängts loss från någon del av cylindern under de häftiga skakningar som fartyget utsattes för vid minexplosioner runt fartyget den 21-24.5 vid tyska kusten.

~~Sjöförklaring i Stockholm 10.6.44 kl 14~~

HERVOR BRATT 22.5.44

Crew List (Kompl. SKN)

Befh Sigfrid Andreasson, Mariagatan 29A,Gtbg, 23.12 87
1e styrman Wolmer Aktström, 3.12 06
2e styrman Karl Adolf Abrahamsson, 25.11 12
Chief Anders Anton Wilhelm Björklund, 26.6.98
Maskinist Karl Gustaf Valentin Malmgren, 14.2.07
Stuert S.G.Ferm, 31.7.02
Kock A.H.Johansson, 4.1.90
Mässuppassare N.E.Andersson, 6.6.26
Båtsman Paul Konrad Valdemar Rehnström, 8.10.86
Matros E.O.H.Nilsson, 4.2.96
Lättmatrosm G.Å.Eriksson, ?
Lättmatros Frithiof Palmquist, 13.5.16
Jungman U.E.G.Blumenberg, 18.7.24
Jungman S.F.Fredriksson, 7.2.26
Donkeyman Oscar Hämäläinen, 25.6.00
Smörjare V.A.Olinsson, 6.4.85
Eldare S.Griskoff, 1.4.05 (Ryss)
Eldare E.A.Dahl, 3.1.00
Eldare K.F.E.Johansson, 25.9.11
Lämpare J.Landberg, 26.2.93
Maskinelev, O.B. Andersson, 17.6.19

Sjöförklaring i Stockholm 19.6.44 kl 14

Sakkunniga Hamnkapten Agne Friis & kapten Paul Wikborg.
Assurerad i SÅAF.
Avlastare Lekombergs Gruv AB i Ludvika.
Befh Andreasson: Inget att tillägga.
Chiefen Björklund: Vid undersökning hade man i HT-cylindern ,vilken varit försedd med ny botten, funnit järnstycken av den gamla cylinderbotten vilka troligen delvis orsakat olyckan.
Maskinist Malmgren vistordat utdraget.
KK memorial 11.10.44 refererat chiefens uppgift. Ex officio. B.Bergström.

SKNEIII 303 Ett mycket ovanligt haveri

Det visade sig att det lösa järnstycket inte hörrörde från den gamla cylinderbottnen utan torde ha suttit fastkilat i ångkanalen sedan maskinen tillverkades och att järnstycket sannolikt skulle förblivit sittande där under fartygets livstid såvida fartyget inte utsatts för minexplosionerna i maj 1944 så att stycket skakat loss.

HERVOR BRATT 22.5.44

"Ett mycket ovanligt fall", skrev dir.Nils Rogberg i SKN den 15.11.44 till assuransdirektör C.E.Åhmansson i SÅAF. Vid SKN:s sammanträde den 23.1.45 föredrog ledamoten Henriques ärendet om ifrågasatt ersättning under krisgförsäkringspolisen i anledning av Hervor Bratts maskinhaveri. Henriques slog fast att det med till visshet gränsande sannolikhet kunde antagas att gjutjärnsstycket kommit lossgenom de skakningar fartyget varit utsatt för och att Nämnden borde ersätta kostnaedran med 50 %.

Långvarig reparation

Lör 10.6 bogserade Simson iväg Hervor Bratt från Oxelösund och kom till Finnboda varv kl 11.20 sön 11.6.44. Den 12.6 började reparationerna i maskinrummet och besättningen avmönstrade efterhand efter uppsägningstidens avgång. Mån 21.8 förhalades fartyget långsides ms Nordanbris och då detta fartyg lämnade varvet fre 22.9 förhalades Hervor Bratt långsides ms Fredika och ons 27.9 på varvets order långsides nybygget Bifrost. Fre 29.9 kl 07- lör 30.9 kl 16 lossades malmlasten med 3 st pontonkranar till tyska ss Pickhuben. Det nya cylinderblocket kom till Finnboda varv först tis 12.9 efter bearbetning vid Atlas Diesels verkstäder. Fre 22.9 provtrycktes det nya cylinderblocket och tis 26.9 ombordtogs och uppmonterades HT-cylindern. Fre 20.20 provkördes maskinen under kontroll av ingeniör H.Shalin och Norske Veritas isnpektör Ing. P.Forsman. Lör 21.10 lyftes HT-kannan och stången nedtogs. Tors 26.10 kopplades åter HT-maskin och den slutglitiga provkörningen av huvudmaskin ägde rum fre 27.10 varefter fartyget avgick till Värtan för vinteruppläggning. Föst i maj 1945 kom fartyget i trafik igen eftersom sjöfartsstopp på Tyskland proklamerats redan i sept 44 att gälla fram till krigsslutet.

Assurans

SKN 12.5.45 lösen av Dispache 900:. (Disp. given Sthlm 11.5.45 P.G. Hasselrot)

SKN 12.6.45 till rederiet utbetalat 16.545:63

SKN till SÅAF den 15.6.45 14.743:27 (AKN andel av bidrag till G.A.)

Egna noteringar

Historik

Lastångare på 1099 brton byggd vid ~~Kaskumsxixmalmöx1923xawxstålx~~ 1911 vid Bergens Mek. Verksted av stål. (Ex Dido, Carl Matthiessen, Columbus, Commodore Rollins) L.74 B. 10 Tillhörig Ångf AB Östersjön (Kammarherre G.A.Bratt) i Göteborg. Inköpt från red AB Diana i Stockholm som Dido den 5.1.43, övertogs i Malmö och kom 6.1.43 till Eriksbergs varv för klassning som var avslutad först den 30.6.43.

~~Övrig historik ej utforskad.~~ Såld okt 1946 till en firma i Bogota, Colombia, skrotad 1953 som Medellin i Baltimore, Maryland. 700.000 kr

SOLVIK 25.5.44

MINSKADAD I TIDSBEFRAKTNING FÖR KRIEGSMARINE MED SVENSK BESÄTTNING.

Rapport

Avgick kl 08 tors 25.5.44 från Swinemünde destinerad till Libau. Last av 493 ton (579 kbms) dieselolja. Djupg F 11'- A 13'6'' 14 ombv Minsprängd tors 25.5 kl 10 50-70 meter från bojlinjen i minled 53,ungefär 300 meter från boj nr 2, lat N 54 13,6 '- O. 14 22,4'. Vind WNW4, måttlig krabb sjö, mulet, god sikt. Ie styrmans vakt, befh hade befälet på bryggan. Troligenen akustisk mina. Styrdes efter tyska kursanvisningar för led nr 53, som är utmärkt med en boj c:a var fjärde distansminut.
Fartyget har bärgats. Swinemünde 16.5.44

Lars von Barth
Befh

Skeppsdagboken

Tors 25.5 kl 08 avgått Swinemünde. Passerat fyrarna kl 09. 09.40 styrt efter bojar, passerat boj nr 1,logg 16.
Kl 10 styrt efter bojar.Befann sig strax invid boj nr 2 då en mina exploderade omedelbart intill akterskeppet, varvid våldsam förödelse anställde akterut i maskin på inredning och på däck.Maskinrummet började omedelbart vattenfyllas. 12 av de 14 ombv skadats mer eller mindre. Tre tyska krigsfartyg sombefann sig i närheten kom till assistans och gick upp långsides Oskadade var bara Ie styrman och stewarden. Vid explosionen lossnade STB utsvängda livbåt från taljorna och blev hängande på sidan i surrningsbrokarna. BB båt kastades ur skråna och föröver varvid den lossnade ur taljorna och slog emot livbältslåren såatt en del bord knäcktes. Årorna och större delen av båtarnas utrustning gick överbord. - Maskinrummet var vattenfyllt inom 15 minuter men något större läckage i rummet kunde inte förmärkas och lasttankarna var täta. Tyska örlogsfartyget Delfin kom långsides och tog ombord besättningen med undantag av befh, Ie styrman och Ie maskinisten samt började bogsera Solvik mot Swinemünde. Strax innan hamnpirarna övertogs inbogseringen av tyska marinens bogserbåtar Jasmund och Dorsch och fartyget inbogserades till Tankanlage West i Swinemünde dit ankomsten skedde omkring kl 13.Här inleddes omedelbar lossning av lasten i 2ans båda tankar.Fartygethade under tiden sjunkit ner till ett djupgående akter av c:a 26'och förut 4'. Hela akterskeppet och bostadsinredningen på poopdäck vattenfyllts. Under e.m. anlände dykare och började undersöka skadorna. Det konstaterades att akterrummet var läck och Jasmund satte igång att länsa detta. Från kl 22 var fartyget under kontroll. De skadade hade under tiden förts till sjukhus och de övriga samt de som omedelbart fick läna sjukhuset överlämnades i svenska konsulns

SOLVIK 25.5.44

vård. Jasmund låg hela tiden långsides och länsade akterrummet allt eftersom vattnet läckte in.

Swinemünde 27.5.44
Befh

Befh "förklaring" avgiven vid Küstenüberwachungsstelle Swinemünde den 26.5.44

Der Kapitän des Schwedischen Tanker Solvik, Larsv. Barth, geb.24.6.11 in Berlin, wohnhaft in Göteborg, machte zur vorgang folgende angaben:
Am 25.5.44 ging ich mit meiner Schiff mit einer ladung von 579 cbm Treiböl mit bestimmungshafen Libau, in see. Tanker Solvik fährt für die K.D.M, Stettin. Aug Weg 53, kurz vor der positionsziffer 2, auf etwa 54 2,6'Nord 14 22,4'Ost erfolgte plötzlich unter dem Achternschiff enie heftige detonation. Ich befand mich mit dem I.Offizier auf der Brücke. Durch die detonation wurde ich für kutze zeit bewusstlos. Nach die detonation blieb das Schiff zunächst auf ebenem Kiel liegen und sackte dann später mit dem achternschiff bis auf 26 fuss tiefgang. Der Maschinenraum lief voll Wasser. Vor mir fuhr das Schiff Delfin der Kriegsmarine. Von dieser Schiff wurde zunächst 11 Mann xxxxxxx der Besatzung übernommen. Ich blieb mit dem I. Offizier und I. Maschinisten an bord. Durch das Artillerieschulschiff Delfin wurden wir dann in richtung Swinemünde abgeschleppt und an den Schlepper Jasmund der Maureb übergeben. Da das Schiff nun nicht weiter wegsackte, wurde der plan, das Schiff vor Swinemünde auf Strand zu setzen, aufgegeben und das Schiff nach Swinemünde, Tankanlage West, zur entlöschung und feststellung bezw. provisorischen abdichtung eingeschleppt. Durch die detonation wurden 12 Besatzungsmitglieder verletzt. Davon wurden 6 in das Städtische Krankenhaus in Swinemünde übergeführt. Tanker Solvik fuhr zur Zeit der detonation mit eingeschalteter MES-anlage. Als ursache der detonation nehme ich daher die auslösung einer Geräuschmine an.

L von Barth

Ie styrmans erklärung till Küstenüberwachungsstelle 26.5

I allt nästan exakt samma som i befh rapport. Dock står det K.M.D, Stettin i stället för som i befh rapport K.D.M. –"Durch die detonation wurde das Schiff anden hinteren Aufbauten stark beschädigt. "
"Das Schiff war von der Küstenüberwachungsstelle in Swinemünde mit vorschriftsmässigen Kursanweisungen ausgerüstet worden..."

Sjöförklaring på vicenkonsulatet i Swinemünde 28.5.44 kl 10

Vicekonsul Frithiof Chr.Rose.
Endast maskinens övertidsjournal gått förlorad av skeppspappren.

Forts.

SOLVIK 25.5.44

Forts. Sjöförklaringen:

Befh v.Barth: Då Hafenüberwachunsstelle kom ombord vid avgången för att överlämna kursanvisningarna, erhölljag av dem uttryckliga order att avgå utan minsvepareskort eller annan eskort, en sak som kustbevakningen sedermera vidimerat. Jag framlägger inför konsuln M.E.S-brev som utvisar att minkabelns justering för tillfället ej var utlupen.Den utlöpte 26.5.44 och det var avtalat med Kriegsmarine in Gotenhafen att jag på denna resa skulle anlöpa Gotenhafen för justering av minkabeln. Kort efter minsprängningen när Delfin kom långsides och det befarades att Solvik skulle sjunka,beordrade jag hela besättningen ombord på Delfin, men på grund av brådskan och sjögången hann Ie styrman och Ie maskinisten inte gå ombord i Delfin.

Chiefen Sundström: Ensam i maskin vid explosionen kl 10.05 eftersom motoreleven gått upp för att diska. Minkabeln inkopplats kl 08.15. Jag hade just smörjt huvudmotorn och skulle sedan smörja STB hjälpmotor som var i gång.Efter smörjningen steg jag innanför hjälpmaskinen för att pejla oljenivån då explosionen inträffade. Jag fick ett slag i huvudet av något splitter och hett vatten sprutade omkring ur brustna värmeledningsrör. Om jag stoppade huvudmotorn vet jag inte. Jag var förmodligen halvt medvetslös efter smällen,förmodligen borta med klar tankeförmåga. Hur länge jag stannade i maskinrummet efter explosionen vet jag inte. Det vattenfylldes inte genast.Inte så länge jag var där.

Ie styrman Johansson: Solvik gick utan minsvepareskort enligt kustbevakningens anvisningar. Minkablen var tillslagen. Solvik befann sig vid explosionen i den anvisade leden vilket Ie styrman på Delfin sade sig kunna beediga då han iakttagit Solvik vid explosionen.

Mässuppassare Eriksson: Så mycket vet jag att kapten och Ie styrman var på bryggan, Ie maskinisten var i maskinrummet, 2e maskinisten hade frivakt ochlåg och sov i sin hytt ochden vaktfria besättningen vari sina hytter.Kocken och jag själv satt i mässen.Jag blev nästan medvtslös vid explosionen, all luftliksom sögs ur mässen, värmeelementen rycktes loss från skotten, dörrar spräcktes,och själv fick jag en mindre stukning i ena knät.Efter c:a 15 minuter var maskinrummet vattenfyllt och hela akterskeppet sjönk under ytan medan förskeppet var högt upplyft. Eftersom förskeppet var tätt blev fartyget flytande.I närheten var flera tyska krigsfartyg som kom till hjälp och togombord hela besättningen utom kapten:ie styrman och Ie maskinisten. Vi infördes till Swinemünde där konsuln tog hand om oss.

Matros Ture Persson: Stod till rors vid explosionen.Fartyget hade lämnat Swinemünde kl 08.30.Kapten och Ie styrman stod på bryggans STB-sida vid explosionen kl 10.Allt kastade omkull ombord. Kompasskursen var N63° O.

SOLVIK 25.5.44

Akterskeppet sjönk tämligen fort. Jag gick genast ner för att se efter mina kamrater.Frivakten var i sina hytter akterut men alla klarade sig själva ut,mer eller mindre skadade. Förda till Städtische Krankenhaus i Swinemünde blev 2e styrman, kocken, jungman Thell, lättmatros Frank, matros K.Persson och maskinelev Jonsson. De 3 förstnämnda kunde genast lämna och de övriga inlades för kontusioner och ledskador mm. Jungman Thell inlämnade dock på kvällen åter till sjukhuset.Till Marinelazarett inlämnades genast Ie och 2e maskinisterna och även befh måste ligga första natten där.På kvällen 26.5 måste även 2e styrman inläggas på Marinelazarett.

(De övriga, utom Ie styrman, som stannade ombord i Solvik inhyrdes på ett hotell i Swinemünde ochhemsändes 27.5 med 2 svenska skutor: Stuert,motormannen,kocken medföljde motorseglaren Hilda och mässuppassaren och matros Ture Persson fick medfölja motorseglaren Fides , kapten Österman.)

Crew list (Kompl. SKN)

Befh Lars F.von Barth, Richertsgatan 10,Göteborg, 24.6.11 Berlin (10.12.43)
Ie styrman Knut Johansson, Malmö, 19.12.17 Malmö (6.5.44)
2e styrman Albert Nilsson, Malmö , 11.4.95 Lomma
Ie maskinist Tage Sundström, Malmö, 3.10.03 Malmö (28.12.43)
2e maskinist John H.Ekelund, Malmö, 17.9.00 Landskrona
Stuert Helge Knutsson (inga uppgifter)
Kock Lennart J.Regner, Malmö, 19.11.18 Malmö
Mässuppassare Martin E.Eriksson, Tullgatan 6, Lund, 13.12.09 Kumla (28.4.44)
Matros Nils Erik Persson, Malmö, 10.4.10 Burlöv
Matros Tage E.Persson, Sölvesborg, 28.1.17 Lister Mjällby (8.12.43)
Matros Tage S.Franl, Lödeköping, 29.7.14 Lödeköping
Jungman Karl Gustaf Thell, Malmö, 22.1.24 Gråmanstorp
Motorman John Erland Svensson, Nykvarn, Rånäs, 17.3.05 Skederyd
Motorman Sven Olof Jonsson, Wäija, 16.2.18 Ytterlännäs

KK memorial 12.7.44

Av allt att döma har en från luften nerskäppt magnetmina exploderat i fartygets omedelbara närhet. Fartyget har senare bärgats och införts till Swinemünde.

Ex officio
Bo Bergström

Assurans

Fartyg och besättning var försäkrade i Tyskland varför Solvik saknas på SKN kasko.

SOLVIK 25.5.44

Brev vicekonsuln i Swinemünde till konsuln i Stettin 28.5

Betr. Tank-ms Solvik, reg,nr 8367
Dies Schiff ist gestern vormittag in der Swinemünder Bucht c:a 10 seemeilen von Swinemünde ab ,auf eine Mine gelaufen und in schwer beschädigter zustand nach Swinemünde eingebracht worden. Der Minentreffer liegt im Achtersnschiff sodass das Achterschiff vollkommen unter Wasser liegt. Die Schotten halten jedochund das Schiff konnte schwimmend gehalten werdem. Es soll nun seine tankladung löschen. Was dann gescehen wird und muss, steht noch dahin. Eine entscheidung kann erst getroffen werden,sobald ein Taucher die grösse des leckes festgestellt hat. Die Reederei ist gestern von hier aus telegrafisch unterrichtet worden,aber ein ausführlicheres Telegram, wie beabsichtigt, musste aus Abwehrgrunden unterbleiben. Von der Mannschaft sind 6 Mann leicht beschädigt .3 davon wurden bereits gestern am spätnachmittag wieder aus dem Krankenhaus entlassen. Einen davon musste ich jedoch am abend wieder im Krankenhaus einliefern,da sein zustand mir nicht ratsam schein, ihn ohne Krankenhausbehandlung zu lassen. Demnach sind noch 4 Mann der Besatzung in Krankenhausbehandlung. Weitere 4 Mann der Besatzung, teils mit ganz leichten schäden,sind vonmir vorerst in einem Hotell untergebracht.Die übrige Besatzung befindet sich anbord eines andern Schwedischen Schiffes.Nach den gestern ausgesprochenes ansicht will der Kap. Kapitän L.v. Barth die Mannschaft abmustern und nach schweden zurückschicken.Sobald genaueres über die lösung der versciedenen fragen feststeht, werde ich wiederum berichten.

Vicekonsul E.Rose

Presskommuniké , Sthlm 26.5.44

Enligt till UD ingångna meddelanden har tankfartyget Solvik av Göteborg nyligen skadats i Östersjön samt införts till Tysk hamn,där fartyget f.n ligger med akterskeppet under vatten. Enligt uppgift har fartyget kolliderat med en mina. Av besättningen har följande ådragit sig lättare skador: Ie maskinist Tage Sundström,Malmö, 2e maskinist Johan Ekelund,Malmö, motorman Johan E.Svensson,Nykvarn, motorelev Sven Johansson,Wija, matros Nils E.Persson,Malmö, och lättmatros Tage Frank, Löddeköpinge. Solvik byggdes 1939, är på 695 ton dw och tillhör red AB Atlantides,Gtbg.

Brev konsuln i Swinemünde till konsulatet,Stettin 27.5

Folgende besatzungsmitglieder sind heute nach Schweden zurückgeschickt worden. Mit M9Segler Fides, Kapitän Österman: Matros Tute Persson und mässuppassare Martin Eriksson. Mit M9Segler Hilda, Kapitän Petterson : Steward Helge Knutsson, kock Lennart Regner, motorman Erland Svensson. Fides wird die Leute voraussichtlich in Kalmar an Land setzen, Hilda in

SOLVIK 25.5.44

In Krankenhaus befinden sich noch folgende Besatzungsmitglieder:
Städtisches Krankenhaus : Matros K.Persson, Lättmatros Tage Frank, jungman Karl Gustaf Thell, Maskinelev Sven Jonsson.
Marinelazarett Ostwinde: 2e styrman Albert Nilsson, Iemaskinis Tage Sundström , 2e maskinist Jan Eklund.
Det 2.Steuermann musste gestern abend wieder in das Lazarett eingeliefert werden.Die Schäden sind alle nicht schwer, meist nu verstauchungen. Der Kapitän hat auch beschädigungen davongetragen, befindet sich aber mit dem I.Steuermann an bord des Schiffes.

E.Chr.Rose
Vize Konsul

Dito 30.5.44

Konsul Rose meddelat att 3 man utskrivits idag från Städtische Krankenhaus och omgående hemförpassats, nämligen Jungman Thell med motorseglaren Orvar, lättmatros Frank med motorseglaren Gerda och matros Erik Persson med m/seglaren Zenitha. På Städtisches Krankenhaus kvarligger motorelev Sven Jonsson och på Marinelazarett Ostwind 2e styrman, Ie maskinisten och 2e maskinisten. Men den sistnämnde väntas endera dagen bli hemförlovad till Sverige.

Egna noteringar

Omfattande reparation

Den provisoriska tätningen och reparationen av Solvik i Swinemünde och Stettin tog en månad. Först den 1.7.44 inbogserades Solvik tillTrelleborg. Efter försäljning i okt 44 för 177.000 kr till red AB Nordic (F.H.Andersson) i Stockholm bogserades vraket till Kockums för dyrbar och långvarig reparation och ombyggnad till vanlig lastfartyg,varvid lasttankar och pumprum togs bort och allt maskineri förnyades liksom däckshus och inredning. I febr 1946 levererades ms Doric (Ex Solvik) från Kockums till red AB Nordic som omgående avyttrade fartyget till Transatlantic i Göteborg för 850.000 kr vatvid hon fick namnet Mjörn. (Se civilhaverier:Mjörn 3.12.47)

Historik

Motortankfartyg på 652 brton byggt 1939 vid T van Buijvendijks varv i Lekkerkerk,Holland av stål. (Ex Halland) L. 55 B 9 Tillhörigt redAB Atlantides (H.A.Reuter) i Göteborg. Sjösatt som ms Halland 1.6.39 för Hallandsbolagets linje Göteborg-Lübeck som en förminskad upplaga av lastmotorfartygen Ferm och Fryken,byggda för red AB Ferm. Kom till Göteborg första gången3.8.39 , medelfart 11 knop vid 210 varv/min.- Som lastfartyg hade hon 2 mycket stora luckor, 2 självstagade dubbelmaster, 4 bommar och en 3-motorig elektrisk däckskran för 1½-tonslyft med 3-9 meters radie,placerad mellan luckorna liksom 4 st el.3-tons

SOLVIK 25.5.44

winschar. Huvudmaskinerit bestod av en 4-cyl. 2-takts enkelverkande direkt omkastbarAtlas dieselmotor på 800 ihkr. Provtursfart 12,3knop. 2 st hjälpmotorer kopplade till 2 35 kw 110 volts likströmsgeneratorer och en från propleleraxeln remdriven generator som till sjöss ersatte hjälpmotorerna. Fartyget hade radiotelefon, el.roderindikator, hydraulisk styrmaskin och värmeledningssystem i inredningen. - Efter krigsutbrottet kunde Halland på grund av oljebristen inte insäattas på sin styckegodstrade varför hon vintern 1939-40 vid Kockum ombyggdes till motortankfartyg genom inmontering av lösa tankar i lastrummen.Hon övertogs i samband härmed av xxxxxrederiAB Motorfart (E.Th.Christiansson) i Göteborg som i juli 41 sålde motortankfartyget Solvik till red AB Atlantides. Hennes förste befh BrorEmil xxxxxxx Hansson,xxxx,Malmö, övertig då m/t Svea Reuter. - Solvik insattes i tidsbefraktning för tyska marinen -41 liksomSolbris (Bellatrix), Svea Reuter och Sigrid Reuter, B.T.III, B.T.IV, B.T.VI, Hamal, Pollux, Procyon, Rigel, Soya V, Tankborg, Tankman,Tankvik, Tvåan och Trean. (Desa 17 svenska tankfartyg gick underkriget för die Kriegsmarine med svenska besättningar och under svensk flagg, men kaskoförsäkrade i Tyskland.) xxxxxxxxxxxxxxxxxx Tre av dem gick i skytteltrafik till Norge med flygbensin för Luftwaffes flygfält och använde sig då av den svenska neutralitetsleden längs västkusten.

T.Fredh:"I krigets kölvatten"(1992)

Allmänt om tankfartygen i tysk charter

En yrkesgrupp som fick bra inblick i vågspelet med svensk neutralitet var sjöfolket.Många kunde konstatera att Sverige sålde malm till Tuskland men också skeppade kullager till de allierade. Okänt var att svenska tankbåtar de flesta av mindre typ,under kriget hyrdes ut till Kriegsmarine för att transportera bensin och oljor för tysk räkning. Hitlers armeér på östfronten var beroende av dessa tankbåtar och transporterna kom igång sommaren xxxx 1941 efter en ttsk framställning till svenska regeringen. Ett dussintal fartyg och 500 sjömän deltog.Flrea tankbåtar sänktes och svenska sjömä omkom. Transporterna gick från tyska Östersjöhamnar till Baltikum och till Norge & Danmark. För bohuslänningarna var det en vanlig syn att se Procyon och Pollux av Trelleborg ankra upp på Lysekils redd eller itanför Strömsta på sina resor mellan Tyskland och Norge. Befh på ett av dessa fartyg var Allan Olofsson,Falkenberg,som 14.7.41 var på Aspen.Han förde sedan BTVI tillhörig AB Bensintransport. Tyskarna x hade stort behov av tanktonnage. Nehovet blev allt större ju längre och riskablare landtransporterna blev. Oljan kom från Rumänien med tåg till Östersjöhamnarna och skeppades sedan vidare.Det neutrala Sverige ställde upp med 24 tankfartyg och som tack fic

SOLVIK 25.5.44

fick svenskarna smörjoljor,bensin mm. För redarna var det viktigt med jobb för tankbåtarna som annars skulle legat upplagda. BTVI var stationerad i Gotenhafen och gick på Baltikum. Vi bunkrade jagare och tyska ubåtar.

Vi låg t.ex i 6 månader vid Baltiska kusten och tränade med en hel del flockubåtar som skulle trimmas. I nästan ett år var vår huvudsakliga uppgift att hålla samtliga ubåtar under utbildning med bunkers. Vi deltog i bunkringsövningar till sjöss. När BTVI var nästan tom efter ett pat veckor i Pillau gick vi till Gotenhafen och intog ny last av dieselolja. Förutom Rumänsk olja lastade vi syntetisk olja som tillverkades i Tyskland. Av okänd anledning upphörde vårt engagemang i Pillau och vi fortsatte med vanliga frakter mellan olika tyska hamnar och östfronten. Vi bunkrade även många andra ubåtar innan dessa löpte ut i Atlanten. Det var intressant att se hur besättningarnas entusiasm avtog ju längre kriget drog ut på tiden.För vår del märkte vi att resorna blev allt kortare efter Leningrads fall 1943. Mot slutet av kriget kunde det hända att alla jaktplan på ett visst flygfält stod stilla och väntade på den bensin vi hade med oss. Sedan de tankat lyfte planen och tog upp kampen mot övermakten. Bristen på olika drivmedel bidrog i stor utsträckning till att kriget inte varade längre än det gjorde. Sedan låg vi som depåfartyg i Königsberg. - Sabotage ombord kunde ske på olika sätt men de var svåra att bevisa.Konstigt nog blev gripna sabotörer aldrig skjutna, de blev bara hemskickade. Men detkan ju ha berott på att tyskarna inte ville skapa någon uppståndelse kring transporterna.Att förhörsledaren ofta var mild i son dom berodde på att denne fick några askar cigaretter eller ett kilo margarin,det tillhörde liksom bilden. Även om de flesta sjömännen var ointresserade av politik så fanns det måna antnazister som gick till sjöss på svenska fartyg i syfte att sabotera frakterna till Östfronten. Det var kommunister och socialister och likasinnade. Vi blev väl behandlade av tyskarna.Vi hade alla tillstånd att vistas iland,även nattetid, med ett s.k pansarpass. Vi hade sammaprovianttilldelning som de tyska ubåtsbesättningarna plus den ranson som ett svenskt handelsfartyg var berättigat till. Dessutom kom vår tilldelning från Sverige var tredje månad.Vi hade med andra ord betydligt mer mat än vi kunde äta. Förmodligen ansåg Gestapo att vi var Hitlersympatisörer och självbevarelsen gjorde att vi lät tyskarna leva i den villfarelsen. Vi visste att vi alla stod under uppsikt och ibland blev någon avslöjad. Straffet blev i allmänhet en varning och indraget pass och i enstaka fall hemresa.Jag minns 3 eller 4 svenska sabotörer som avslöjades. Några betänkligheter mot jobbethade vi inte. Man var ung och ville tjäna pengar! De som seglade för tyskarna fick vanlig hyra och 90% krigrisktillägg.Det var mycket pengar efter dåtida förhållanden.Jag tog det som ett vanligt jobb och svenskarna var i regel ointresserade av politik.Vi frågade oss själva

SOLVIK 25.5.44

många gånger hur de kunde lita på oss,vi fick ju trots allt se mycket som var hemligt.Men eftersom de knappt själva hade några handelsfartyg kvar själva var vi viktiga för dem. En dag fick rederierna meddelande att Tyska Staten föreslagit att alla sjömän som deltog i oljetransporterna skulle tilldelas medaljer.Men jag tror inte ens nazistanhängarna tog emot medaljerna.Krigslyckan hade vänt och intresset för Hitler svalnade hos de svenska sympatisörerna. Någon större kritik från omvärlden orsakade inte transporterna, i första hand för attingen kände till dem. Sjömän kom hem och berättade vad de varit med om ,men inte en rad skrevs i pressen om transporterna. Ett undantag var Borge där de stora båtarna lossade bensin & olja.Några av motståndsrörelsens tidningar noterade i en kritisk artikel att svenska tankers lossade olja i Fjelstrand i Oslofjorden för ockupationsmakten. Ett 10-tal småtankers från BT deltog samt Hamal,Rigel,Bellatrix,Solvik och Uno. De 2 senare krigsförliste. Större tankers var Atlantides, Sigrid Reuter,Sunnanbris och Nordanbris som döptes om till Pollux och Procyon. Ett lastfarty, Trean, fick lastrummet ombyggt för oljetransporter. Ett företag i Malmö samordnade transporterna. Atlantides låg långa perioder stilla för att sedan flytta mindre partier längs svenska kusten.

UD Hp 22 vol 1143, XIX

HEMLIG

INCIDENT AUGUSTI 1941

Marinens Sjöfartsdetalj rapporterade 26.8.41 att Soya VI på resa Uleåborg-Stettin i tysk charter kl 14.15 samma dag under svensk flagg anlöpt Kalmar för proviantering och att 3 tyska marinbefäl fanns ombord.

Rapport till CSK, Karlskrona,från KB,Kalmar, 27/8-41

Soya VI är chartrat av Oberkommando der Kriegsmarine på löpande 3-månaderskontrakt med en månads uppsägning.

Första resan med tysk patrull ombord - en major och 3 man med egen proviant - började 22.5.41 och gick från Stettin till Uleåborg. Patrullens uppgift att förhindra avvikelser under resan och att bevaka fartyget under uppehållet i Finland. Från 31.7.41 har fartyget gått på svenskt territorialvatten från Trelleborg. Då en vedettbåt underrättats av befh om tyskarna ombord blev svaret: " Kör bara!" I Stockholms skärgård hade inga särskilda åtgärder vidtagits. Befh endast fått en tillsägelse att ansvara för tyskarnas vapen och ammunition. I Kalmar den 16.8 införseglades dock gevär och ammunition och tullen plomberade radiosändaren. Resor från Stettin 22/5- 2/6, 7/7- 22/7, 30/7- 12/8, 4/8 - 41 Befälhavaren säger sig antaga att tyska patruller även medfölja andra

SOLVIK 25.5.44

svenska tankfartyg i ~~tysk~~ tidsbefraktning för tyska marinen. Tyske kommendanten i Uleåborg övervakar lossningen.
Tull-, Hamn- och Pressmyndigheter underrättats om förtroligheten i denna sak."

Amiral Yngve Ekstrand sänt en kopia av ovanstående till utrikesrådet Söderblom på UD:s politiska avdelning 1.9.1941

Var allt övrigt material om dessa fartyg finns på UD har inte gått att utröna.

SKANDIA 26.5.44

BORDVENTIL LÄCK - NÄRA ATT SJUNKA VID GOTENHAFENS ANGÖRINGSBOJ.

Rapport

Tors 25.5.44 avgick Danzig destinerad till Hävringe för order.Rumslast av 1710 ton kol. Djupg F 16′- A.11′6′′ 20 ombv
Läcka genom sprunget pumprör fre 16.5 kl 04 S.N.T c:a 100 meter ONO Gotenhafens angöringsboj i W 4 med växamde sjö och regn. Befh vakt. Utkik på bryggan.

Journal

Tors 25.5 kl 21.15 fått lots,lagt loss och avgått från Danzig.Lämnat lotsen kl 22 och ankrat 22.15 på Danzigs redd i väntan på dagsljus.Mulen luft och regn, WSW1.

Fre 26.5 kl 03.10 hivat upp och fortsatt resan. Kl 04 vid passerandet av Gotenhafens angöringsboj rapporterade maskinisten att röret mellan cirkulationspumpen och kondesnorn sprungit sönder,bordventilen fungerade inte och vattnet forsade in i maskinrummet genom ventilen. Läcktätningspresenningar anbringades skyndsammast och BB livbåt sjösattas för att från den söka täta öppningen i sidan,som, då fartyget är lastat,ligger under vattenytan .Då maskinen inte kunde användas och fartyget inte kunde hållas flytande med egna pumpar signalerades efter assistans. Mulem luft med regn, W 4. Kl 04.20. då fartyget drivit på ostsidan av den minsvepta leden,fälldes BB ankare. Kl 05.30 anlände bogserångaren Abelle 10 och strax därpå bärgingsfartyget "Neufahrwasser" som drog ombord slangledaningar och började länspumpa. Vattnet stod då 4,5′ högt i maskin- och eldrum samt i tunnel, akterrum och kolboxar och hade släckt fyrarna under BB panna. Kl 06 hivades ankaret upp och fartyget bogserades närmare land. Eftersom fartyget fått BB slagsida kunde fyr hållas i STB panna. Ankrat 06.50 med STB + 30 famnar.Under riden anlände bärgningsfartyget "Danzig" som även satte igång länspumpning. Kl 11, sedan fartyget länspumpats, och med hjälp av Danzigs pumpar kunde hållas läns,beslöts i samråd meddirektör S.Nilsson,Osmbud för SÅAF som anlänt ombord, att fartyget skulle bogseras till Danzig för reparation. Kl 11 hivat upp och avgått mot Danzig. Fått lots 12.35 å Danzigs redd och 14.15 förtöjt på anvisad plats i Weicheselmünde Ost. Djupg F 15′10′′ - A.. 16 5′′. Kl 17.15-17.45 trimmat last från rum 3 till STB-sidan av akterdäck med hjälp av en rekvirerad pontonkran.När venitl öppningen trimmats över ytan igångsattes losstagning för reparation enligt Bureau Veritas föreskrifter.

Maskinjournalen

Fre 16.5 03.10 lättat ankar, 03.14 FF. Kl 04 gick röret mellan kondensorn och cirkulationspumpen sönder varför maskinen omedelbart stoppades, bottenkranarana stängdes och barlast- & sanitetspumpen igångsattes

SKANDIA 26.5.44

för länsning av rännstenarna. Samtidigt gjordes försök att stänga bordventilen på avloppsröret,men ventilen fastnade i sätet. Trots att pumparna arbetade för fullt steg vattnet oavbrutet tills hjälp erhölls och länsning med bärgningsfartygens pumpar igångsatts.Vattnet hade då stigit så att fyrarna släcktes under BB panna. Då kolen å boxarna var oåtkomliga måste STB panna e,das med virke från däck. Efter ankomsten till Danzig 14.15 trimmades fartyget med STB slagsida så att bordventilen kom över ytan och arbetet med losstagning av ventil och rör igångsattes omedelbart. När röret lossats visade det sig att ett hål på 35 cm längd och 20 cm bredd uppstått i röret.

Sjöförklaring på Konsulatet i Danzig 31.5.44

Konsul K.Lundberg.
Befh och 1e styrman inte haft något att tillägga.
Chiefen Björk inte tidigare märkt något fel på röret ifråga.

KK Memorial 21.7.44 Maskinhaveri, orsakat av en defekt på en bordventil och ett sprunget rör till cirkulationssystemet.

Ex officio Bertil Lindhé

Crew List

Befh Arthur Torwald Arvidsson, Skogsallén, Kungsbacka. 2.11.99 (Sedan 41)
1e styrman Edvard Daniel Bångsbo, Buskär,Halland, 12.6.02 (13.4.44.)
2e styrman Erik André Tillander, Förmansgatan 29a,Gtbg, 12.896
Chief Karl Thorwald Valdemar Björk, Kungsladugårdsg.26,Gtbg, 26.3.94
2e maskinist Josef Martin Andersson, Rygatan 13,Gtbg, 22.9.87
Stuert Gustaf Hilding Percival Lund, Snetorpsvägen 13,Halmstad, 25.9.85
Kock Edvard Lordemyr Alfonso Svensson, Engelbrektsg. 5, Gtbg, 10.4.13
Mässuppassare Olof Geprg Wallberg, Eriksberg,Lödöse, 9.7.27
Matros Thorwald Kristian Napoleon Bohlin, Repslagargatan 3.Gtbg, 1.5.11
Matros Erik Norling, Norrgården, Hamrånge, 4.2.05
Matris Sture Andersson, Östergatan 13,Vänersborg, 5.1.05
Lättmatros Osvald Meister, N.Allégatan 6,Gtbg, 14.6.21 i Arensburg,Estland.
Jungman Klas Gösta Jonsson, 1a långgatan 10,Gtbg, 25.1.25
Jungman Edor Arne Wilhelm Eriksson, Prinsgatan 10,Gtbg, 1.7.26
Smörjare John Olof Olsson, Mellangatan 9,Gtbg, 21.6.87
Smörjare John August ~~Wilhelm~~ Willy ~~Andersson~~,x Karlsson, Gtbg, 20.3.98
Eldare Fritz Helmer Sundberg, 1a långgatan 10,Gtbg, 8.7.12
Eldare Oscar Åsbrinck, Hepsackersgatan 21a,Hälsingborg, 13.12 79
Eldare Elis Ewald Stubbe, Bäckegården, Utbynäs, 8.3.08
Lämpare Ernst Birger Persson, Aggetirp, Gråbo, 22.11.14

SKANDIA 26.5.44

Historik

Lastångare på 1245 brton byggd 1919 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål. (Ex Forsvik, Hildegard) L. 70,7 B. 11,3 Tillhörig Red AB Sylvia (A.Billner) i Göteborg. Inköpt och övertagen i febr 1941 som Forsvik från Ångbåts AB Ferm (T.E.J:son Broström),som inköpt fartyget i juni 1919 från red AB Baltic-France i Göteborg då det var sjösatt som Hildegard men ännu inte färdigställt. Gick på provtur som Forsvik. 940 ihkr de Laval ång turbinmaskiner av dubbelväxlande typ,det första i sitt slag. Enkeldäckad med brygga, back & poop, 4 luckor, 2 master och häckakter. 9½ knop. Hade vid leveransen en 22 KW el.kraftcentral och 64 el. ljuspunkter samt en oljeseparator och en durkyta i inredningen på 150 kvm. Forsviks föregångare med samma namn , på 1255 brton byggd 1913, 700 ihkr, träffades den 18.9.15 kl 13.40 på resa Hull-Stockholm med 1554 ton kol av en minexplosio vid Lucka 2 STB och sjönk inom 7 minuter på 20 famnars djup på lat N 56 0' Long O. 3 50'. De 17 ombv upptogs i livbåtarna kl 18 av en trålare och land sattes i Kristiansand på e.m den 22.9. - Den nya Forsvik gick på provtur den 6.10.19 men provturen avbröts p.g av stark tjocka. - Den 2.8.35 då Forsvik i charter för S.D.G låg i Berindje i Turkiet flög ett ammunitionsupplag iland i luften. En 28 cm granat slog igenom däcket vid lucka 3 STB men exploderade inte utan kunde senare lyftas upp med winch ur rum 4. - Den 18.11.40 kolliderade Forsvik på resa Hamburg-Visby med koks på utgående från Holtenau sluss i rådande mörkläggning med ss Dania av Köpenhamn och fick plåtskador för 18800:- Krigshändelser 20.6.42, 27.6.43 ~~Hon klarade hela kriget utan krigsskador~~. I mars 1947 såldes Skandia till konsul Anders Smith i Stockholm för 1.150.000 kr och fick namnet Bissen. Den 4.6.47 i Ghent satte kocken eld på kabyssen kl 04.40 genom att söka tända vedspisen med fotogen. Han blev svårt bränd och en stor del av midskeppsinredningen utbrändes eller rök- & vattenskadades. Sakdorna beröred inte sjövärdigheten och Bissen gick med kokslast till Uddevalla och reparerade där efter lossning. - I nov 49 såldes hon till Dag Sundén-Cullberg i Stockholm för 480.000 kr och fick namnet Roskär,men bytte åter ägare redan i juni 51, såld för 550.000 kr till red AB Nordsverige i Härnösand (Axel Fredrik Andersson) som gav henne namnet Rossö.

Borta i orkan med man och allt 1952

Med full last av kol avgick Rossö tors 6.3.52 från Methil Fife destinerad till Stockholm där hon skulle läggas upp. Befh var Hugo Nylén ,Sollentuna 62 år. 22 mans besättning. Fre 7.3 vid 20-tiden då en 30 sekundmeters orkan rasade i Nordsjön uppfattade 2 enegslka trålare svaga SOS-signaler från ett fartyg som uppgavs heta Roskär. Fartyget begärde omedelbar assistans efter att ha sprungit läck på en position någonstans söder om en

SKANDIA 26.5.44

punkt 30 sjömil Öster om May Island i Firth of Forth. Positionen ändrades sedan till 25 sjömil SO May Island varpå nödsignalrena dog bort. Ett stort räddningspådrag organiserades snabbt och i gryningen 8.3 gick spanings-plan ur R.A.F upp men kunde i den låga molnhöjden inte uträtta mycket. Radarutrustade livräddningskryssare,flera minsvepare och trålare finkammade i ett fruktansvärt väder 8.3 farvattnen SO May Island och spaningarna fortsatte utan resultat den 9.3 i grov sjö och dålig sikt. Spaningarna in-ställdes på kvällen den 9.3 och den uppgivna positionen bedömdes ha varit felaktig. Rossö måste ha hunnit mycket längre ut i Nordsjön vid tiden för nödsignalerna. Den 24.3 flöt ett däcksisskåp från Rossö iland i närheten av Aberdeen. Samtidigt som Rossö sände sände ss Edna av Mariehamn på 829 brton B. 29 på resa Trondheim-Preston med massalast SOS från en po-sition 90′W Bergen och uppgav sig sjunka i orkanen på lat N 61 30′- O 1 50′ De 18 ombv sade gå i båtarna. Även Edna försvann spårlöst med man och allt - Bda fartygens redare vägrade i det längsta att tro att 2 fartyg kunde försvinna med 40 mans besättning utan att lämna några spår efter sig. -

Med Rossö försvann följande 22 man:

Befh Hugo Nylén, Stråkvägen, Sollentuna, 62 år
1e styrman Per Ivar Berg,Stockholm ,43 år
2e styrman Karl Olof Klang, Stafsnäs, 31 år
3e styrman Viggo Karlsson, Gustavstorp, 25 år
Maskinchef Kurt Helmer Strömstedt, Stockholm, 33 år
1e maskinist E.Köytyle, obekant hemort, 28 år
2e maskinist B.Kowalkowski, Gdansk, 50 år
Stuert Anders Gustav Olsson, Sprängsviken,Kramfors, 40 år
Kock Kaj Bergroth, Helsingfors, 42 år
Mässuppassare Karl Jörgen Löfquist, Västerås, 15 år
Matros Wolfgang Peters, Lübeck, 21 år Barndomsvänner
Matros Karl Kröhs, Lübeck, 20 år
Matros T.P.Kajansinko, Lauritsaka, Finland, 27 år
Lättmatros Sören Poulsen, Skive,Danmark, 28 år
Jungman A.Rennenen, Hamina,Finland, 24 år den 6.2.52
Jungman S.G.Lindquist, Grängesberg, 23 år
Donkeyman H.G.Petterson, Karlskrona, 52 år
Smörjare R.M.Dreseler,Kiel, 32 år den 29.2
Eldare Erik Hugo Persson, Hoting,Rörström, 39 år
Eldare Klas Gustaf Birger Johnsson, Bureå, 21 år
Eldare Frans Westerlund, Wasa, Finland, 23 år
Lämpare E.B.Misursky, Luchow, Tyskland, 20 år

Skandia: Krigshaverier, Se 20.6.42 bombad i Emden, 27.6.43 bombad

SD 758 VIKEN 27.5.44

TVÅ FISKEBÅTAR BESKJUTNA AV TYSKT PLAN 9 DISTANSMINUTER WSW KOSTER.

Telegram Marinstaben till UD 19.5.44 kl 00.15

Två svenska fiskebåtar Drott och Viken beskjutna av okänt flygplan 27.5 kl 03.30 9' WSW Koster. Inga skador. Statspolisen utreder.

Rapport från Statspolisen till UD 30.5.44

Lör 27.5.44 anmälde fiskaren Einar Andersson å SD 758 Viken av Koster till polisstationen i Strömstad att Viken samma dag blivit beskjuten av ett tyskt flygplan å svenskt vatten utanför Koster. Inga skador hade uppkommit. På uppdrag av Landsfiskalen i Strömstads distrikt har undertecknad verkställt utredning ,varvid följande personer ha hörts den 28.5 å tullstation på Koster:

Skepparen & ägaren till Viken, Algot Elof Johansson ,Nordkoster, 21.12.10

De övriga ombord på Viken varit Einar Andersson, Axel Algot Johander, Ragnar Valentin Hansson och Oswald Ragnar Karlgren,alla från Koster. Lör 27.5 kl 03.30 ,eller strax före soluppgången, hade Viken varit på hemväg från fiske och föröver gick SD 307 Drott av Koster på c:a 100 meters avstånd. Då Johansson vid nämnda tidpunkt varit c:a 9' SSW Koster eller c:a 5' utanför territorialgränsen och således på internationellt vatten ,hade J. från styrhytten uppmärksammat spårljus och ksp-smatter från ett okänt flygplan på sydgående, Hela händelseförloppet hade rört sig om sekunder. Av spårljuset, som han hastigt uppfattat, hade det tyckts honom som om elden varit riktad ungefär mitt emellan Drott och Viken. Vid eldgivningen hade J. skyndat under däck tillsammans med 2 av de övriga ombord. Planet hade fortsatt sin färd och då inga ytterligare salvor hörts hade J. åny gått upp på däck. Inga andra fartyg funnits i närheten. Vikens flagga akter blåste för vinden och Viken hade å hyttaket och å sidorna målat svenska nationalitetsmärken. Planet hade inte gått på någon större höjd.J hade inte observerat några nedslag av kulor och inga skador hade uppstått.

Fiskaren Axel Algot Johander, Nordkoster, 4.1.13

Höll på att ta makrill ur garnen på däck midskepps då ett plan kom från norr på sydlig kurs på 100-200 meters höjd.Han hade tidigare tjänstgjort vid en luftbevakningsstation och kunde därför uppskatta flyghöjden. Hanhade inte fäst avseende vid planet utan fortsatt sitt arbete. Härvid hade Karlgren ropat:" Nu skyder de!" Johander hade då rusat fram till styrhytten och tagit betäckning bakom denna. Han hade hört ett par kulkärvar avlossas, och som hastigast uppfattat spårljus. Av detta att döma hade eldgivningen varit riktad mot vattenytan på obestämt avstånd framför Vikens för, antagligen för att skrämma besättningsmännen på båtarna,eftersom planet inte fullföljt beskjutningen utan fortsatt sin färd.

Forts

UD H 2061

SD 758 VIKEN 27.5.44

Fiskaren Ragnar Valentin Hansson,Nordkoster, 6.7.19
-"- Oswald Ragnar Karlsgren, -"- , 22.12 01

Båda varit på däck på Viken. Planet kommit på 100 meters höjd och då det befann sig 200-300 meter i bäring 45° avlossat ett par kulkärvar med ngt mellanrum ,tydligen " mera på skoj," eftersom salvorna i annat fall borde ha träffat båten. Planet säkert uppmräksammat att båtarna var svenska.

Skeppar Karl Herman Holm,Holmelid,Sydkoster,12.7.87.
Skeppare på SD 307 Drott som gick för om Viken, stått i styrhytten och 03.30 observerat ett större plan om BB komma norrifrån på c:a 200 meters höjd. Det hade närmat sig båtarna och då det befunnit sig c:a 500 meter föröver hade han hört ksp-smatter i 2 omgångar. Han hade från sin plats inte kunnat avgöra huruvida elden varit rikatd mot fiskebåtarna eller om de utsatts "för något pojkstreck," från planets besättning. Drott var större än Viken och hade tydliga neutralitetsmärkningar och "Drott - Sverige" på skrovet.

Oscar Wilhelm Holm, 1.12.19,son till Drotts skeppare.
Sett planet komma norrifrån, sannolikt en Ju 52.Då det befunnit sig 200-300 meter i bäring 45° från fartyget,och innan det kommit rätt föröver, avlossade det ett par skottsalvor i följd och kort därpå ytterligare ett par kulkärvar. Samtidigt med sistnämnda kulkärve hade Holm sett spårljus i planets färdriktning. Något nedslag hade han inte uppmärksammat.

Axel Linus Johansson ,Sydkoster, 9.6.10
Stått akter om Drotts styrhytt,uppmärksammat de båda sista kulkärvarna och sett spårljus i planets färdriktning. Då spårljuset icke varit riktat mot fiskebåtarna,antog han , att elden ej varit riktad mot dessa.

(Ytterligare 4 man på Drott inte haft ngt att tillägga.)

Vid förhöret förklarade skepparen på Viken att det inte lönade sig att höra Einar Andersson då han ansågs "lite bakom." Andersson hade emellertid hörts varvid omdömet om honom bekräftats. A. förklarade emellertid att han inte påstått till polisen i Strömstad att skottlossningen ägt rum på svensk vatten.

Strömstad 29.5.44
Ivan Axelsson
Kriminalkonstapel
vid Statspolisen i Göteborg.

(En namne, SD 762 Viken av Seläter, blev 22.4.40 beskjuten av ett tyskt plan under fiske.)

Data

Motorfiskebåten Viken av Koster var oregistrerad.

SOMERSET 30.5.44

SÅLLAD AV KULHÅL VID FLYGATTACK MOT KONVOJ PÅ ELBE - ENDAST EN MAN SÅRATS

Journal

Tors 25.5.44 kl 12.10 avgått Västerås med last av 1968 ton järnmalm för Emden. Djupg F 16'05" - A 16'10'' 20 ombv

Mån 29.5 kl 18.25 anlänt Holtenau och förtöjt i slussen. Kl 19 fortsatt under kanallots ledning.

Tis 30.5 03.45 förtöjt i duc d'alber i Brunsbüttel i väntan på att gå igenom avmagnetiseringskontrollen, Avmagnetiserat under lots ledning 07.50 - -09.20. Avgått från Brunsbüttel kl 10.15 xxxxxxxx mot Emden. Kl 11.30 på höjden av Otterndorf i Elbemynningen utsattes fartyget för intensiv beskjutning av lågflygande plan varvid skador uppstod på skrov, däckshus och båda livbåtarna som genomskötos.Eldare Gustaf Olsson blev sårad av en kula i vänstra foten. Kl 12.55 ankrat utanför Cuxhaven, STB + 45 famnar. Båt tillkallades och Olsson fördes iland till Cuxhaven för vård av skadorna. Läkare konstaterade att endast köttsår uppstått och att Olsson efter omläggning åter kunde arbeta. Besättningen under eftermiddagens lopp pluggat igen 10 skotthål i BB sida och livbåtarna ha på bästa möjliga sätt proviosriskt tätats. Efter besiktning erhållit sjövärdighetscerifikat för fortsatt resa.Lättat ankar kl 18.50 och fortsatt mot Altenbruch redd.Ankrat där 19.30.

Tors 1.6 kl 12.30 erhållit order att avgå kl 14.50 mot Emden. Lättat 14.50 och forsatt resan. Kl 15.05 erhållit konvojofficer och en signalmatros. Lämnat lotsen 16.30. Fortsatt i konvoj.

Fre 2.6 kl 05.20 fått lots utanför Borkum. Kl 07.05 lämnat konvojofficeren vid Borkum och fortsatt resan, Kl 11.15 förtöjt vid malmkajen i Emden.

Skador konstaterade i Emden

Aktermaste genomskjuten.
Bomtaljorna till nr 2 & 3 bommar avskjutna på flera ställen.
Skorstenen genomskjuten ovanför skorstensmärket.
STB bardun till förmasten skadad.
Mittvanten i akterriggen BB avskjutna.
Salongshusets BB-skott genomskjutet varvid soffan mm i Stuerts hytt skadats
Skottet till befälsmässen genomskjutet varvid fotogenlampan skadats och flera splitterhål uppstått på träbeklädnaden mot maskinskottet.
Skottet till 2e maskinistens hytt genomskjutet varvid kulan gått genom klädskåpet och trasat sönder en ksotym tillhörande maskinist Flink.Dessutom uppstod hål i träbeklädnanden till maskinskottet.
3ans luckkarm träffats varvid eld uppstod och båda presenningarna sönderbrändes. Branden släcktes av besättningen.

Skxxxxxx

Forts

SOMERSET 30.5.44

Träff av en kula i drivhjulet till lintrumman till 3ans winsch varvid två kuggar skadats. Ångledningarna till fördäckswinscharna genomskjutna på 2 ställen.
STB luftrör till maskinrummet genomskjutet.
BB livbåt genomskjuten i botten & STB-sidan.
STB livbåt skadats av flera träffar.
Lampskåpet genomskjutet på 2 ställen om BB,buckla av träff om BB.
En pållare på backen STB fått en spricka av en kula.
En buckla av träff i fockmasten.
Träff av kula på bulten vid 4ans bomnål så att den skadats.
En kula fastnat i järnlisten till bryggdäcket om BB.
En stege, surrad i akterriggen, sönderskjutits,
Halvrundlsiten på BB brädgång på akterkant lucka 2 genomskjuten.
Brädgångsporten midskepps BB gensomskjuten.
Brädgångsporten STB vid 3ans winsch genosmkjuten.
Båtdäcket skadat av en kula om BB.
Av kulorna som gått genon BB bog har en gått genom mässen och slagit genom matros Åke Söderbergs klädskåp där 2 kostymer och en regnrock söndertrasats
12 hål i bordläggningen och brädgången BB som följer:
6 träffar i första & andra stråket under däck midskepps och vid lucka 2.
1 hål i bogen vid namnet under backdäck och 2 hål 1½ meter akterom Namnet.
1 hål i Brädgången BB på akterkant av lucka 2, ett hål i brädgången vid stormport I i brunnen och 1 hål mellan stormport 1 & 2 i brunnen.
Ett stort antal kulor ha på skilda ställen träffat BB-sidan och brädgången utan att orsaka genomslag men orsakat större och mindre bucklor i plåten
Kulor som gått genom sidan midskepps BB ha sedan slagit hål i kolbox-skottet över pannorna och i kolboxskottet i eldrummet.Dessutom har en oljetank genomskjutits och spillolja läckt ut.
Andra skador kan möjligen förefinnas.

ss Somerset i Emden 3.6.44
S.Lindh
Befh

Seefähigkeitsattest

Cuxhaven 30.5.44 Schiffsbesichtiger Heinrich Bunjes, auf antrag des Herrn Peter Hein, Schiffsmakler zu Cuxhaven,als Korrespondent des Schwed.Dampfers Somersteaus Stockholm: " Auf der höhe von Otterndorf,Elbe, erhielt das Schiff durch feindliche Flugzeuge Maschinengewehrbeschuss an BB-seite über die Wasserlinie und wurden c:a 12 durchschüsse in verschiedenen Räumen festgestellt.Diese c:a 10 mm Löscher wurden mittels Holzpropfen abgedichtet. Die Somerset fährt unter Geleit nach Emden weiter.
Die Seefähigkeit is im Dampfer nicht abzusprechen, er kann seine Reise fort

SOMERSET 30.5.44

setzen und den Schaden nach rückkehr in einem Schwedischen Hafen beseitigen lassen.

Red AB Gertrud,Arsenalsgatan 4,Sthlm till SKN 7.6.44

Åberopande dagens telefonsamtal med Eder herr Odelius bekräfta vi härmed att enligt uppgift från Frachtkontor Junge & Co i Hamburg har ångf Somerset varit utsatt för krigshandling på dess resa Västerås- Emden och efter vad vi kunnat förstå har fartyget erhållit ett 20-tal hål i sidan just i vattenlinjen vilka proviosrikst tätats och vilket möjliggör fartygets resa från Emden till Norrköping med last av koks för Bränslekommissionens räkning. Vi beräkna fartygets lssningsklart i Norrköping 13-14 ds samt besiktningsbart vid Finnboda varv ördag den 17 de.

Effekter

Matros Åke Söderberg mottog 28.6.44 i Stugsund av befh 375:- för kläder förstörda vid flyganfallet den 30.5 och 2e maskinist Karl Flink mottog i Stugsund samma dag av befh 150:- för en förstörd kostym.

Besiktningsinstrument

Anders Edgren infunnit sig ombord vid Finnboda varv i Sthlm 17.6.44 Hans förteckning upptar samma skador som i befh rapport men vissa detaljer kan utläaas som t.ex att den kula som träffade skorstenen och den som träffade aktermasten gått rakt igenom skorsten resp mast med hål både om BB och STB som måste svetsas igen. I lampskåpet BB måste ett ventilglas förnyas och 2 skotthål ilappas.En stormport måste riktas med ny ram och brädgångsporten midskepps BB förnyas med handtag och rundjärnsskydd. I fallrepstrappans port måste plåten riktas och svetsas. I stuerts hytt måste panel och dörrkarm lagas med ny klädsel på soffans ryggstöd och ny madrass. Skaftet till STB maskinluftrör måste förnyas. I STB livbåt: 4 nya bord,ett nytt spant, ett nytt toftknä,12 meter ny avvisarlist,suflettställningen repareras. BB livbåt: 3 sidobord pch 2 kölbord förnyas,ny livlina, durkarna repareras. Pållare på backen BB förnyas. Ny trälejdare i akterriggen. 4 st nya bräder i BB bryggbarriär. Båtdäck BB sprunsas på 2 ställen och räckverke uppriktas .Ett isskåp repareras på båtdäck. Ångledningen på fördäck repareras på 18 meters längd.

Rep.kostnad vid Finnboda varv 8070:- Rep.tid ej angiven.

Assurans

SKN 18.8.44 215:- till Edgren

SKN 30.9 44 9566:50 till rederiet,vars räkning 11.9 = 10.348:33.

(Ingen sjöförklaring avgivits om denna beskjutning)

Crew list enligt hyreslista

Befh Sven Fredrik Einar Lindh

forts

SOMERSET 30.5.44

Crew list enligt hyreslista

Befh Sven Fredrik Einar Lindh
1e styrman Jakob Valdemar Friberg
2e styrman Gunnar Magnus Bagge
Chief Lorentz Nilsson
Maskinist Karl Gustav August Flink
Stuert Sven Johannes Carlsson
Kock Karl Axel Rengårdh
Mässuppassare Sten Erland Einar Orvar.
Matros Gustav Herbert Nilsson
Matros Victor Herbert Torssell
Matros Åke Fredrik Söderberg
Lättmatros Olof Konrad Jonsson
Jungman Sten Vincent Borvin
Jungman Erik Folke Berg.
Donkeyman Ernst Olof Fröberg.
Eldare Ivan Karl Arne Andersson
Eldare Svante Emil Hedin
Eldare Gustaf Helmer Olsson
Lämpare Sören Valfrid Wester
Maskinelev Stig Ingemar Olsson

Historik

Egna noteringar

Lastångare på 1557 brton byggd 1908 vid Helsingörs varv av stål (Ex Gertrud, Bretagne, Skinfaxe.) L.71,4 B. 11,2 Tillhörig red AB Gertrud (C.Grundelius i Stockholm. Inköpt nov 1927 som Bretagne från A/S det Dansk-Franske D/S i Köpenhamn och fick först namnet Gertrud, ändrat i okt 1938 till Somerset. Ombyggd och modeniserad 1938. 2050 ton dw. 650 ihkr. 1929- 1936 gick Gertrud bl.a med massalaster från Sverige till Watchet för Reed & Smith Ltd i Cullamptons räkning.De första åren fraktade hon c:a 8000 ton per år, senar nära 30.000 ton årligen. - 8.1.40 grundstötte Somerset på Tummen i Kalmarsun på resa Gtbg-Stlm med kollast men infördes av Poseidon till Kalmar 12.1 efter läktring av last, läck i förpik och tank 1. Flyganfallet 30.5.44 var Somersets enda allvarliga kontakt med kriget trots att hon gick på Tyska hamnar 1940-44.

Förlist i Loires mynning 25.10.45

På resa Sundsvall- Paimboeuf i Loires mynning med last av 685 stds virke varav 212 stds på däck var Somerset ond middag den 24.10.45 på ingående mot destinationsorten då hon kl 12.03 plötsligt skakades av en våldsam stöt och eld-och maskinrum fylldes av rusånga som skållade ihjäl eldaren Adolf

SOMERSET 30.5.44

Samuel Nyberg,Gävle, 46 år.Rundpejling visade svårt läckage i förpoch akterrummen, i eld-och maskinrum och alla bottentankar. Med stoppad maskin ankrades ångaren kl 12.15 i WSW storm med slingring och överspolning i höjd med ön Noirmoutier i Loires mynning med 90 famnar kätting ute på vardera ankaret.Djupet på platsen var 10-11 meter. Somerset började få växande STB slagsida och alle man sattes i arbete att vräka däckslast överbord. Maskinisterna fick igång pumparna pch på kvällen hade inalles 60 stds virke kastats överbord. Nyberg levde med svåra plågor till kl 17.30 och inget kunde göras för honom . Han var sönderbränd i bl.a luftrör och lungor. Det brustna ångröret reparerades natten till tors 25.10 men när maskin skulle startas visade det sig att propellern slagits helt sönder och skäddan krökts. En fransk livräddningsbåt närmade sig kl 07.10 i WSW storm men vände och försvann innan den ens kommit inom hörhåll. Kl 14. sprang BB ankarkätting och reservankaret fälldes. Trots att nödraketer sköts upp kom ingen hjälp från land. Storman visade inge tecken till att bedarra och ångaren högg och slet våldsamt i ankarkättingranra. Kl 20.20 brast STB kätting och draggande reservankaret närmade sig Somerset bränningarna i lovart. Kl 21 fick reservankaret fäste men 23.15 fortsatte fartyget att dragga, fick bottenkänning efter några minuter och började hugga i botten i bränningarna. Stormen hade dragit över på WNW och ökat och besättningen samlades med påsatta flytvästar på bryggan varifrån alla tillgängliga bloss och raketer avbrändes utan att någon hjälp syntes till. En raket exploderade i händerna på 1e styrman som brändes illa. Under natten till fre 26.10 vattenfylldes hela fartyget sedan dörrar och ventiler slagits in och all däckslast spolades bort. Kl 07 26.10 efter en lång skräcknatt rådde fortfarande 11 Beaufort NW orkan men sedan avtog vindstyrkan snabbt. Kl 13 kunde de nödställda i livbåtarna efter hår rodd i bränningarna ta sig iland vid L'Espine på Nouirmoutier.Em ödets nyck ville att närmaste hus var den svenske direktören W.Sivers lantställe och de skeppsbrutna togs omhand av makarna Sivers och ryttmästare Hydén. Sivers hade f.ö befraktat Somerset för denna resa och själv besiktigat lasten i Gävle före avgången därifrån. Fram till dess hade ingen som helst hjälp givits av de Franska marinmyndigheterna men inkvartering ordnades i St.Nazaire. Sön 28.10 jordfästes Nyberg och den 29.10 fyllde befh Sven Lindh, Sthlm, 63 år. Undersökning visade att Somerseth gått över ett icke utbojat 25 år gammalt vrak av en Amerikansk skonare. I jan 46 spolade Somersets vrak närmare 1 km närmare kusten vid rekordhögt vattenstånd och bröts itu vid bryggan så att all kvarvarande rumslast spolades bort.

VIRGINIA 2.6.44

RÖDA KORSFARTYG I HAMNEN PÅ KORFU TRÄFFATS AV TYSK LUFTVÄRNSGRANAT?

Journal

Fre 2.6.44 Under en flygraid mot hamnen i Korfu, Egeiska Havet, träffades Virginia kl 14.50 av en projektil från ett av de tyska lv-batterierna. Projektilen slog igenom arbetsbåtens båda bordläggningar,splittrade en av årorna,slog håli shelterdäckets BB-sida vid lucka 5,studsade upp mot luckkarmen och avvägaren och slutligen mot BB aktre vant vars klädning skadades. Befh rapporterat det inträffade till Hafenkommandantur.

Sön 4.6 Tyska officerare besiktigat skadorna och lovar reparera båten . Möjlighet att reparera övriga skador finns ej på Korfu.

Fre 8.6 En timmerman från land nödtorftigt lagat arbetsbåten.

S.Lundh, 1e styrman — G.Tholl, 2e styrman — Ombord 8.6.44, Erik Lorentzon, Befh

---

Telegram till rederiet från befh,avsänt 12.6.44

Den 2 juni träffades fartyget luftvärnspjäs under flygangrepp.Smärre skador shelterdäck BB femman samt arbetsbåt ingen skadad.

Survey report

Norske Veritas ombud i Pireus,T.Hadzifotiv,besiktigat 5.7.44 då Virginia låg för ankar i Salamis Bay.

Port side: In way of No 5 hatchway, deckplate in line with hatchcoaming holed and port side hatch coaming plate holed. Dinghy boat damaged, one bar broken.

The above deck & coaming plates have now been welded at Pireus and the dinghy boat efficiently repaired and a new oar supplied.

Journal

Ons 28.6 i Pireus. Genom de tyska myndigheternas försorg ha skottskadorna å shelterdäck reparerats genom svetsning.Ny åra har erhållits .

Ons 5.7 Surveyor utfärdat sjövärdighetsbevis.

Ombord 5.7. 44
Befh

Assurans

SKN 14.1.46 till SÅAF 683:51 (599:51 för reparation utförd av K.Koymantapakh & Cia i Pireus för 613 Schweizerfrancs.

Data

Motorfartyg på 1688 brton byggt 1942 vid Lindholmen i Göteborg av stål. L. 87 B.12 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (R.Bökman) i Göteborg. Insatt i Sv. Röda korsets Greklandsfart med innevarande charterperiod löpande 1.5- 30.7 44. Ingen historik.(Den 6.7.44 bombades ss Virginia av Jonstorp

PERU 5.6.44 100% krig

INGÅENDE LEJDFARTYG KOLLIDERAT MED UBÅT I U-LÄGE I ATLANTEN W. NORGE

Journal

Ons 10.5.44 kl 14.35 avgått från Buenoas Aires destinerad till Göteborg med last av 5600 ton foderkakor, hudar, linfrö,solrosfrö, ulll och styckegods. Djupg F 25'04'' - A 26'08''.

Mån 5.6 kl 05.28 passerades punkt D, latn N 62° 00'- Long. O. 03° 00'. Kl 05.40 märktes en skakning i fartyget som om undervattenskroppen varit i beröring mednågot föremål.

Ons 7.6 kl 18.30 förtöjt i Göteborgs frihamn för lossning.

Tors 2.11 kl 15.50 förhalat från Dalanäs, 17.30 förtöjda i Göteverkens lilla flytdocka. Kl 19.15 var dockan läns och det visade sig att fartygets botten och sidor voro smutsiga och belagda med slam och snäckskal Rengöring påbörjats.

Fre 3.11 Efter avlsutad rengöring verkställdes besiktning kl 11 av fartyge botten i dockan.Ingeniör Sten Haeger,klassens expert, rederiets inspektör C.M.Long och SÅAF:s ombud W.Johnsson utfört besiktningen. På STB-sidan i A-stråket i botten befanns 7 plåtar vara mer eller mindre intryckta och repiga samt bottenstockar i beröring med dessa plåtar krökta. (plåtar i B-stråket var mer eller mindre repiga och i 5 st plåtar fanns en längsgående repa i E-stråket på samma sida. Bottenfärgen avskrapad på spridda ställen i botten om STB.Dessa skador ha sannolikt uppstått den 5.6.44 strax söder om punkt "D".

Axel Lundgren 1e styrman

Ivar Hermelin 2e styrman

Göteborg 7.11.44
F.R.Andersson (?)
Befh

Götaverken reparerat för 31548:-

Kölstråk plåt nr 13 riktas på plats på 3 ställen.
4 plåtar i A-stråket STB riktas efter losstagning, 1 plåt riktas på plats
(plåtar i B-stråket STB svetsas, riktas & putsas.
36 spant riktas på plats och omnitas.
18 bottenstockar riktas på plats.
392 naglar omnitas i botten.
Div. tankläckor, 13 meter växel, 44 naglar tätgöras.
Bladen på båda propellrarna avputsas.
Cederwallsboxarna undersökas. Alla rör i bottentankarna genomgås.

SSKN vägrat betala.

SKN i brev till Johnsonlinjen 9.4.45 efter sammanträde in pleno meddelat att Nämnden enhälligt avböjer de framställda ersättningsanspråken eftersom haveriet inte ansågs falla under krigsförsäkringspolisen.
Rederiets räkning = 40969:04

PERU 5.6.44

Vrakkollision enligt Haeger

Ingeniör Sten Haeger,Göteborg 1.9.47 upplyst SKN på förfrågan att enligt hans bedömning torde skadorna på Peru kunna hänföras till vrakkollision. (SKN beslutat överlämna avgörandet till dispachör)

SKN i brev till dispachör P.G.Hasselrot,Sthlm 28.8.47

....Nämnden kan icke finna att haveriet kan vara ersättningsgillt under krigsförsäkringen.Emellertid har ett liknande haveri tidigare varit föremål för prövning och av Kungl Ma:jt förklarats falla under krigsförsäkringen (Se Uranus 21.8.44) Detta fall gällde m/t Uranus tillhörande samma rederi som Peru.Uranus hade den 21.8.44 å lat N 61°12′- long O 3°19′kolliderat med något u-vattensföremål som man ombord misstänkte kunde ha varit en ubåt i undervattensläge. Nämnden, som icke trodde på ubåtsteorin,ville i fallet Uranus emellertid icke direkt bestrida möjligheten av att Uranus kolliderat med en ubåt,men ansåg på anförda skäl, i likhet med dispachören och Rådhusrätten, att detta saknade betydelse för ersättningsfrågans avgörande. Kungl Ma:jt förklarade emellertid att det på grund av utredningen i målet måste antagas att skadan uppstått genom att Uranus sammanstött med en ubåt samt att denna ubåt för utförande av krigshandlingar opererat i farvattnet. Med utgångspunkt härifrån har Kungl. Majt ansett att skadan å Uranus varit att anse som direkt förorsakad genom åtgärd från krigförande makt. - Nämnden har icke tidigare inlagtden tolkningen i försäkringsvillkoren att varje kollision med ett krigsfartyg,som för utförandet av krigshandlingar opererat i det farvatten där sammanstötningen inträffat, skulle falla under krigsförsäkringens ansvar, utan har tvärtom ansett att en dylik sammanstötning i regel vore att bedöma som civilrisk,därest den t.ex vore föranledd av direkt felmanöver från ettdera fartygets sida. Den av Nämnden i denna fråga intagna ståndpunkten torde sammanfalla med uppfattningen inom de länders krigsförsäkring med vilka Nämnden haft beröring. Skulle Kungl Ma:jts utslag hava meddelats under den tid då Nämnden ännu ännu meddelade krigsfrösäkringar,skulle utslaget säkerligen hava medfört sådana ändringar i Nämndens försäkrings villkor att i dessa icke kunnat inläggas någon tolkning som strede emot Nämndens avsikt med villkoren respektive den internationellt gällande uppfattningen. Det är givet att om även Peru sammanstött med en ubåt,denna ubåt kan antagas hava opererat i farvattnet för utförande av krigshandlingar,även om det är fullt klart att dessa ev krigshandlingar icke vore riktade emot Peru,som vid tillfället ifråga gick i lejdtrafiken och sålunda var garanterad ostörd gång från såväl tysk som allierad sida.Om en ubåt uppehöll sig i farvattnet gjorde den detgivetvis p.g av krigsförhållandena. Nämnden kan emellertid icke medgiva sannolikheten av att Peru sammanstött med en ubåt. En ubåt har ytterst lätt att observera i närheten av densamma passerande fartyg och

PERU 5.6.44

och vederbörande akta sig säkerligen noga för att låta sig överseglas av dylika, då detta praktiskt taget undantagslöstmåste medföra ubåtens undergång. Om Uranus i ungefär samma farvatten kolliderat med och alltså säkerligen även sänkt en ubåt, vilket Nämnden för sin del fortfarande icke tror hava varit fallet, är det orimligt antaga att även Peru skulle hava åstadkommit enahanda resultat. En dylik kollision är naturligtvis tänkbar ehuru den måste anses ytterst otrolig i de öppna farvatten det här varit frågan om ,men två dylika sammanstötningar med c:a 2 månaders mellanrum hör till det man absolut icke kan tro på. Under åberopande av vad här ovan anförts får Nämnden hemställa ,att dispachören måtte pröva frågan om Nämndens ersättningsskyldighet för det nu ifrågavarande haveriet. Kungörelse i dispacheärendet påfordras icke.

Stockholm 28.8.47
Emil Henriques
Statens Krigsförsäkringsnämnd.

Skriftligt yttrande av Mälaren till dispachören 20.9.47

Vi vilja konstatera att just domstolens utslag i fallet Uranus bör tillmätas avgörande betydelse även vid bedömningen av fallet Peru. De båda fallen äro slående lika då det gäller alla viktigare omständigheter såsom skadornas art (med den skillnad som betingas av att Uranus är ett helsvetsat fartyg) , det yttre händelseförloppet som kunnat iakttagas, frånvaron av alla iakttagelser av föremål över vattnet,kollisionsplatsens ungefärliga identitet med allt vad detta innebär, d.v.s i huvudsak de stora vattendjupen,att farvattnet var operationsområde för två mariners stridskrafter etc etc. - De båda fallen äro alltså så likaartade som gärna kan tänkas och Nämnden har icke heller påpekat någon skillnad. Den rättsliga bedömningen bör alltså därför ochså lämnas samma resultat. Vi tillåta oss att åberopa utredningen i fallet Uranus. - I fallet Peru måste alltså antagas att kollision inträffat med en ubåt i u-läge. Det är uppenbart ,att man även måste utgå ifrån,att en ubåt i detta läge framföres för utförande av krigshandlingar.Enligt de sakkunnigas bestämda uttalanden kandet omöjligt tänkas vara fråga om kollision med en på visst djup stillaliggande ubåt. - Innehållet i Nämndens inlaga av den 28.8 kommer oss icke att frångå vår uppfattning, utan styrkes istället att densamma är riktig. Nämndens kommentar till Högsta Domstolens avgörande i fallet Uranus har mindre intresse,sedan nu saken avgjorts i högsta instans. - Nämndens uppfattning kan möjligen förklaras därigenom,att Nämnden icke haft tillgång till den utredning som framlagts inför domstolarna i fallet Uranus. Emellertid synes Nämnden i någon mån ha missuppfattat innebörden i Högsta Domstolens dom, Denna kan omöjligen innebära, att alla kollisioner

PERU . 5.6 44

mellan handelsfartyg och krigsfartyg skola behandlas som krigsrisker. 8 Skillnaden mellan fallen Uranus och Peru , å ena sidan, samt mellan en kollision t.ex mellan en jagare och ett handelsfartyg i ett sund,förorssakad av felmanövrering från jagarens sida, är avsevärd. Av HD:s dom kan endast den slutsatsen dragas, att varje kollision mellan ubåt i u-läge och handelsfartyg inom ett krigsoperationsområde är ersättningsgill krigsrisk. Vi hänvisa även till vårt ombuds närmare utveckling av dessa tankegångar i fallet Uranus. Vi tro icke heller att andra länders domstolar skulle behandlat ett fall som Uranus annorlunda än vad som skett hos oss. Att en ubåt,som framföres i u-läge, opererar under utövande av krigshandlingar,finna vi uppenbart.Nämnden medgiver ochså riktigheten härav. I enlighet härmed bör ju även fallet Peru behandlas som krigsrisk. Såvitt vi förstå innebörden i HD:s dom, betraktar domstolen varje kollision mellan handelsfartyg och ubåt i u-läge , som operera för utförande av krigshandlingar, som orsakad av direkt åtgärd av krigförande makt. Det synes i själva verket,enligt HD:s uppfattning, icke vara nödvändigt att det är fråga om konsekvensena av en krigshandling riktad mot handelsfartyget i fråga. Vi dela emellertdi icke alls Nämndens uppfattning, att det är klarlagt, att ifrågavarande ubåts åtgärder icke riktat sig mot Peru. Istället är det sannolikt att ubåten från början inriktat sin manövrering föratt anfalla Peru men sedermera avstått, sedan ubåtsbefälhavaren upptäckt fartygets status som lejdfartyg. Vi hänvisa till de sakkunnigas uttalande i fallet Uranus. Beträffande sannolikheten för att det över huvudtaget varit fråga om en ubåt,så accepterade HD i fallet Uranus vår ståndpunkt. Sannolikheten i detta fall är precis lika stor. Man kan utgå ifrån att ubåten från början manövrerat för anfall mot Peru med c:a 12 knops fart.Om Perus fart är densamma,motsvarar den sammanlagda hastigheten c:a 12 meter per sekund.För att tillryggalägga idealavståndet för avlossande av torpeder - c:a 600 meter - erfordras icke mer än 50 sekunder.Det är alltså uppenbart att en kollision lätt kan inträffa. En kollision behöver däremot inte alls innebära sänkning av ubåten som konsekvens. Att 2 sådana kollisioner inträffat inom en tidrymd av 2 till3 månader kan icke åberopas mot vår stånd-unkt,utan måste istället stödja denna. Vi förutsätter att Nämnden Icke tror varken att det är fråga om två enroma undervattensklippor,som ej kunnat upptäckas vid de noggranna sjömätningarna i dessa farvatten,eller ett det är fråga om ett flertal stora järnvrak som flyta omkring på 10-12 meters djup . Ifråga om dessa möjligheter hänvisa vi till de sakkunniga. Om man mot fullständigt orimliga antaganden i denna riktning väger vetskapen att 100-tals ubåtar opererade mot handelsfartyg i dessa farvatten,samt att ubåtarna måste komma tämligen nära de åtminstone från början avsedda anfallsobjekten,måste man komma till det resultatet att det icke ligger någon

PERU . 5.6.44

som helst osannolikhet däri att kollisioner inträffat 2 gånger inom loppet av 3 månader. Sistnämnda förhållande styrker istället vår ståndpunkt att det är fråga om kollision med avsiktligt manövrerande undervattensföremål, ubåtar.

SKN:s yttrande den 23.9.47

Teorin om ubåten är så orimlig som gärna möjligt. Ubåtarna äro utrustade med apparatur som möjliggör för dessa att på långt håll höra trafikerande fartyg, och någon svårighet att därefter identifiera dem som lejdfartyg förefanns heller icke. Lejdtrafiken varordnad på sådant sätt att fartygens avgångstider skulle anmälas och anmäldes viss tid i förväg och anledningen härtill var just krav från de krigförande makterna för att möjliggöra för dem att isntruera sina krigsfratyg - och särskilt ubåtarna - om de exakta tiderna då lejdfartygen avgingo och när de passerade de olika punkterna inom krigsområdet, vilka voro noga angivna i de för lejdfartygen av de krigförande bestämda routerna. Att detta rapportsystem fungerade på ett synnerligen effektivt sätt visade erfarenheten under hela den tid som lejd-trafiken pågick.Den i journalutdraget omförmälda punkten "D" , i vars när-het olyckan inträffade, utgjorde just en av de punkterna ,vilka lejdfartyger enligt överenskommelse, skulle passera och därest några ubåtar befunnit sig i denna trakt,kände de alltså väl till vilka lejdfartyg som skulle passera och tidpunkten härför. Det var ju heller icke en enstaka båt som passerade, utan det var 4 stora lejdfartyg som gick i sällskap med ett avstånd av c:a 1000 meter mellan fartygen. Nämnden anser det uteslutet att det i närheten av punkt " D" befunnit sig något grund,även om befintligheten av ett dylikt grund icke förefaller orimligare än ubåtsteorin,men Nämnden håller för mycket sannolikare att Peru ,och antagligen även Uranus, stött emot ett fartygsvrak i undervattensläge.

Dispachör P.G.Hasselrots utlåtande,16.10.47
Kollisionen 100 % krig

I det med fellet Peru mycket likartade fallet Uranus förebragtes till stöd för påståendet att skadan skulle vara ersättningsgill krigsskada, en vid-lyftig utredning om koncentrationen vid ifrågavarande tid och till härvid aktuella farvatten, av brittiska och tyska övervattens - och speciellt undervattensfartyg samt ubåtarnas anfallstaktik och andra härmed samman-hängande förhållanden. Med hänsyn härtill och jämlikt Kungl Ma:jts utslag i Uranusmålet,får det antags att den i juni 1944 å ms Peru inträffade skadan uppstått därigenom att Peru sammanstött med en ubåt i u-läge samt att ubåten opererat i farvattnet för utförande av krigshandlingar. Den inträffade skadan å Peru är att anse såsom direkt förorsakad genom åtgärd från krigförande makt och således av omständighet som föranletts av krigs-

PERU 5.6.44

krigsförhållande. Ersättningsskyldighet i själva saken föreligger således nu allenast och till fullo på grund av krigsförsäkringen. De civila assuradörerna ha allenast att med hänsyn till sakens dock tvivelaktiga beskaffenhet att, jämlikt 77§ Sjöförsäkringsplanen, gälda viss andel av dispachekostnaden.

Assurans

SKN 17.10.47 lösen av dispache 3060:-
SKN 19.11.47 utbetalat till red AB Nordstjernan 36422:91

Lasten

UD H-1546

Peru avgick 10.5.44 från Buenos Aires med 5600,613 kg last:
2.417.926 kg foderkakor.
1.000.000 kg Jordnötter
1.000.000 kg Linfrö
623174 kg solrosfrö
1750000 kg Kasein
207229 kg ull
42251 kg solrosolja
22037 kg tarmar
11373 kg ullfett
11707 kg bomullsväv
18911 kg får- & lammskinn
47850 kg livsmedel för Röda Korset
12197 kg Olein
6805 kg Ullgarn
2772 kg Mate
847 kg pärlemoknappar
367 kg Thyroidpulver
168 kg varuprover

Ingen sjöförklaring

på KK finns inget haveri för Peru 1944, endast 3 haverier åren 1951-58.
på SKNEII dispacher finns inte dispachen för Peru.

Historik

Egna noteringar

Motorfartyg på 6114 brton byggt 1938 vid Götaverken av stål. 6910 ton dw. L. 128,2 B. 17 Tillhörigt red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i Stockholm. Sjösatt den 14.5.38 som nr 7 i den 1935 inledda Argentinaserien (Se Argentina 6.7.42) Döpt av fru Ingeborg Mark. Provtur 18.8.38. För tekniska data se även Venezuela 17.4.41, Brasil & Ecuador 9.1.43) 2 st 8-cyl. 4-takts nekelverkande B&W-motorer på 6800 ihkr. Drygt 15 knop på full last.

PERU 5.6.44

Liksom systerfartygen utrustad med kyllastrum på 1150000 kubikfot och en förnämlig inredning för 24 I:a klasspassagerare av samma ändamålsenliga planering men med annorlunda utstyrsel och inredningsmaterial än på de andra fartygen. Perus matsalong hade bröstpanel och pilastrar i Brasilianskt rosenträ,takbalkar och listverk i mahogny och svagt rosafärgade spegelglaspartier på kortväggarna, heltäckande matta, ett stort och 4 mindre bord med 24 stolar,klädda i rödbrun plysch samt armatur av pressat råglas. Nedre vestibulen utanför matsalongen var panelad i Sapelyvalnöt och Prima Vera med takbalkar i polerad ek ,blå Ruboleumdurk, soffparti klädd i rödbrun sammetplysch samt armatur i opalglas. En bekväm trappa ledde upp till den övre vestibulen ,panelad i Sydamerikanskt silesträ med listverk i betsad ek. Salongen var panelad i Sycomor och glasbjörk med två soffgrupper, öronlappsfåtöljer, heltäckande rödlakansmatta, 2 skrivbord, spelbord, radiogrammofon,armatur i opalglas och på skotten oljemålningar av bl.a Kallstenius j:r. En trappa med barriär i svartpolerat trä ledde vidare upp till kaptenshallen flankerad av redarsviten och befh salong och sovrum.Redarsviten panelad i mahogny med flossamatta och stilmöbler klädda i ljusblått siden. Befh inredning och de 12 passagerarhytterna var utförda som på systerfartygen. Till varje hytt separat badrum. - Efter krigsutbrottet 39 fortsatte Peru sin reguljära trafik på Sydamerika fram till april 1940. Kl 07.20 den 9.4.40 passerade Peru Vinga fyr på utgående från Göteborg mot Buenoas Aires,men återkallades kl 09 av rederiet till Rivöfjorden. I väntan på att kunna fortsätta sin resa blev Peru sedan liggande vid Dalanäs, på Hakefjorden och utanför Djupvik till den 18.6 då hon dirigerades till en mera skyddad plats vid Svältekil i Hafstensfjorden.Där låg Peru och Nordstjernan ännu 31.8 kvar med full last.Först medio sept.40 lossades lasterna i Göteborg. - Som nr 8 avgick Peru den 22.5.41 från Göteborg som lejdfartyg destinerad till Rio/Santos och återkom den 10.9.41 från Montevideo med last av ull,kaffe, Hudar mm tillsammans med Vingaren och Bardaland. Den 16.11.41 löpte Peru ut igen från Göteborg mot Rio i sällskap med Sveadrott och Margaret Johnson för att återkomma till Göteborg 20.3.42 i sällskap med Remmaren från Rosario/Santos med last av bomull,vete, linfrö mm. Peru gcik ut igen 9.9.42 tillsammans med ms Klipparen och återkom med Klipparen t. Gtgbg 25.11.42 med 6000 ton linfrö från B.A. - Jan-maj 43 stopp i lejdtrafiken. - Sedan gick Peru ut och kom åter 27.9.43 från BA med 5500 ton linfrö, jordnötter,bomullsfröolja mm. - 1944 gick trafiken utan större incidenter. Peru avgick Gtbg 11.3.44 mot BA tilsammans med Uruguay och återkom 7.6.44 med Suecia. (Ubåtskollisionsresan) Sista lejdavgångenfrån Gtbg ägde rum natten till 4.12.44 då Peru och Dagmar Salén löpte ut mot Chile & Peru. - Den 6.3.47 utbröt eld i kylrumsisoleringen i rum 2 då Peru låg i frihamnen i Göteborg men branden släcktes med Kustossprutor. -På kvällen 28.2.53 då

PERU 5.6.44

Peru låg klar för avgång i Göteborgs frihamn utbröt eld i kyllastrum nr 2 och denna gång blev släckningen mycket svår och 4 man rökförgiftades. Brandkåren lät skalka luckan och man sökte kväva elden med kolsyra.Först den 31.8 var branden släckt och efter uppröjning och prov rep vid Lindholmen avgick fartyget 7.9 mot Bahia. - På kvällen mån 6.1.58 då Peru läg vid Germaniawerft i Kiel för klassning förstördes matsalongen av brand efter svetsningsarbeten. (Vidare historik ej utforskad)

INGMAN 6.6.44

SÄNKT SOM SPÄRRFARTYG I WINSTON HARBOUR, ARROMANCHES EFTER INVASIONEN.

Enligt overifierade uppgifter ingick Ingman - som sedan juni 1940 gått i engelsk kustfart för Ministry of War Transport - efter invasionen av Normandie 6.6.44 bland de fartyg som vid utbyggnaden av det Brittiska brohuvudet vid Arromanches sänktes som vågbrytare i de så kallade Gooseberry-sektionerna i den konstgjorda "hamnen" Winston. De fartyg som användes var alla krigsskadade, uttjänta eller mycket gamla. På KK,Sb EIIa finns i vol 106 ingen mapp på Ingman. Ingman saknas helt på SKN EIII kasko och kvarstod i svenska fartygsregistret ännu den 1.6.45. Som svenskägd var hon aldrig i svensk hamn. (se sid 2.)

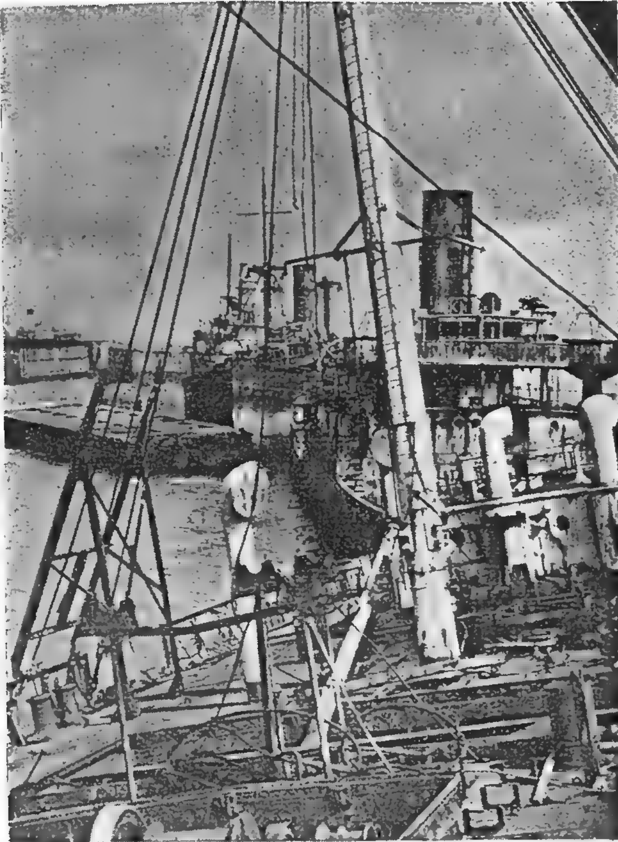
Historik

Lastångare på 3165 brton byggd 1907 vid A.Rodger & Co i Port Glasgow av stål. (Ex Signe, Lake Hallwil,Carol Dorian, Carol, Helmsdale) L 101 B.14 Tillhörig red AB Ingman (Torsten Carlbom) i Stockholm. 5622 ton dw. 1800 ihkr. 4 luckor, 2 master. I jan 1941 anhölk skeppsredare Torsten Carlbom - John Torsten Ingman Carlbom - hos K.Ma:jt att få inköpa ss Lake Hallwil av Tallinn från redaren A.Truuberg. Ångaren befann sig i engelsk hamn utanför spärren och gick i kustfart för Ministry of War Transport. Importlicens beviljades i konselj och Lake Hallwil fick namnet Signe. Den 1.4.41 inregisterades sedan red AB Ingman med ett aktiekapital på 50.000 kr och Signe fick namnet Ingman.Det hade varit meningen att inregistrera red AB Signe , men detta namn var upptaget. (Se även ss Ingvar 27.9.43,19.4.57)



Mulberry Harbour, Normandie juli 44

Ingman 6.6.44



Krigsvrak sänkta som vågbrytare
vid invasionen av Normandie 6.6.44

Enligt H.M.S.O " British Vessels lost at sea 1939-45" under "Special service vessels" ss Ingman was sunk as a block-ship in february 1944 after having been requisitioned for Naval Service.

I Havermanns samlingar på KK finns en notering i april 1941 att enligt kommerserådet Lundberg skulle Ingman ha beslagtagits i England eller ev satts i engelsk charter så länge kriget varar.

FENJA 13.6.44

I DJUPET MED RÖDA KORSLAST FÖR DET SVÄLTANDE GREKLAND EFTER MINTRÄFF.

Rapport

Avgick tors 25.5.44 från St.Johns,N.B - Saloniki.Rumslast 2780 ton vete och 450 ton styckegods. Däckslast: 7 ton olja på fat,surrade med manilla oc täckt med presenningar. Djupg F 18'10'' - A. 19'7'' 28 ombv.
Explosion under botten mellan lucka 2 och 3 kl 05.15 tis 13.6.44 på lat N.37 1,3'- long.O.27 11,5'. Svag vind, smult vatten,laber NNW bris,klar luft, god sikt. 2e styrmans vakt. Utkik på backen. Några man skadade under bärgningen. Istanbul 29.6.44

Axel Sandgren
Befh

Journaldutdrag

Ons 24.5 kl 13.30 avgått från kaj i St.Johns,ass. av lots och 2 bogserbåtar.Förutom lasten hade Fenja div. förnödenheter ombord,varav 15 kollin till ms Fenris, 5 kollin till ms Virginia och 2 kollin till ms Wiril.Enligt order ankrat på redden kl 15.

Tors 25.5 kl 08 avgått från St.Johns.Styrt kurser och angjort föreskrivna positioner enligt Sjöfartskommissionens direktiv.

Tis 6.6 kl 08 anlänt till Gibraltar för kontroll. Avlämnat 15 kollin förnödenheter till Contraband Control för reäkning ms Fenris. Haft reparatör ombord för reparation av radiostationen. Kompletterat de sjökort och nautiska publikationer som förut ej kunnat anskaffas i Göteborg och St.Johns.Sjökortsbeståndet fulltaligt med undantag för mindre sträckor i inre Turkiskt territorialvatten som ej kunnat anskaffas.
Kl 16 avgått från Gibraltar.Fortsatt resan enligt kommissionens direktiv

Mån 12.6 kl 12.20 angjort Turkiskt territorialvatten vid Fethieth.Klar luft, god sikt. Fortsatt resan i Turkiskt territorialvatten. Ankrat upp innanför ön Kos kl 20.15 i väntan på dagsljus.

Tis 13.6 04.10 lättat ankar och fortsatt resan i turkiskt terr.vatten.
04.40 passerat Fener Burun fyr om STB, distans 0,75'
15.06 passerat Topan Adasi-ön om STB ,distans 0,4' varefter styrdes rv.330 grader.
05.15 hördes en dämpad explosion i förskeppet. Vakthavande 2e styrman hörde ljudet av explosionen från STB sida under det att undertecknad uppfattade den från BB sida. Fartyget fick hastigt STB slagsida och maskin stoppades. På grund av för svår slagsida måste utsättandet av livbåtarna avbrytas. Besättningen anmodades att lämna fartyget. Cirka 3 minuter efter explosionen försvann Fenja i djupet med stäven före. Flottarna, som senare flöto upp, uppsöktes av de simmande och var sista man ombord på dem inom 40 minuter efter det Fenja sjunkit.

FENJA 13.6.44

En del av besättningen erhållit skråmor. Alla tillhörigheter och papper samt skeppspappren förlorades. Efter ungefär 5 timmar på flottarna blev dessa observerade av en svampfiskebåt som senare fick biträde av en annan för att bogsera flottarna till Kumusluk. Då hjälp anlände befann sig flottarna c:a en sjömil utanför en linje som sammanbinder öarna Kato och Topan Adasi. C:a kl 12.20 engelsk sommartid ankom flottarna med besättning till Kumusluk,varifrån besättningen samma afton genom guvernörens bistånd vidaresändes med motorbåt till Bodrum för inkvartering.Vid avläggandet av rapport hos guvernören i Bodrum den 16.6 uppgav denne att Fenja sänkts nära eller på turkiska territorialgränsen å ungefärlig lat.N 37 02'-long.O.27 11'. Enligt guvernörens utsago gjordes dessa iakttagelser från land.Då fartyget vid explosionen kom BB och ännu i sjunkningsögonblicket hade någon fart genom vattnet är det sannolikt att Fenja närmat sig den av guvernören uppgivna positionen och således sjunkit i turkiskt terr. vatten eller å territorialgränsen. Ström från NO var rådande.

Istanbul 10.6.44

Befh

---

2 telegram från beskickningen i Ankara till UD

Inkom UD 15.6.44

W 511 Ankara 189 41/39 14 16.50 etat = Immediatement Cabinet Stockholm.
" 94 enligt obekräftad uppgift har svenskt rödakorsfartyg antagligen Fenja torpederats av okänd ubåt mellan Koc och Leros men utanför turkiskt terr.vatten stop besättningen 28 man lär befinna sig i säkerhet invid Bodrum stop återkommer snarast = Modig

W550 Ankara 308 30/29 14 1930 Etat = Cabinet Stockholm.
" 95 mitt 94 enligt senare underrättelser Fenja sänkts mellan Kalimnos och fastlandet sannolikt av mina tillhörande försvaret Tolvöarna stop Tidpunkten 13 juni sex f.m besättn. räddad = Modig

Telegram från Ankara till UD 19.6.44

98 edra enclair 94 och 95 enligt från kaptenen mottagen rapport stötte Fenjapå en minai position lat 37 grader 02 minuter nordligt long. 27 grader 11 minuter östligt cirka två komma fem sjömil från den turkiska ön Kali och med 300 grader bearing fyra à fem mil från Kalimnos fyr stop Punkten belägen på den anvisade routen stop Fartyget sjönk på 2 minuter på 50 famnars djup stop (oläsligt) utlovat snabb undersökning genom Admiral Ägäis angående orsakerna till olyckan samt ev om ytterligare säkerhetsåtgärderför Salonikitraden vårt 92 Boreland stop Besättningen räddad av turkisk motorbåt delvis utan kläder och skodon stop Turkiska lokalmyndigheter utlovat hjälp för besättningens snabba befordran från

FENJA 13.6.44

Bodrum som saknar järnvägsförbindelse med Izmir stop Därvarande konsulat anmodatsomhändertaga dem och har redan tillställt kaptenen tusen turkpund i Bodrum stop har beodrat konsulatet vidaresända besättningen Istanbulmmed tanke på möjligheten åtminstone delvis inkvartera och ev.hemsända dem Camelia Wiril om dessa återvända sverige stop Då Salonikirouten delvis måste läggas om tveksamt om lämpligt låta dem kvarstanna Izmir stop KK torde u-rättas = Modig

---

Sjöförklaring på Legation du Suède i Istanbul 12.7.44 kl 11

Konsul Einar Modig & sekreterare Tortsen Weman
Sakkunniga befh på Wiril,H.Isberg, och Camelia, N.Walter.
Ombud för SKN marindirektör Allan Zander & Herr Lennart Westlinder.

Befh Sandgren: Enligt vid avgången från Göteborg erhållna seglationsorder skulle Fenja vid Fethie gå in på Turkiskt terr.vatten och därefter följa kusten inom turkiskt vatten till Norr om Dardanellernas mynning varifrån kurs skulle sättas på Saloniki. Ingen närmare precisering av routen givits. Sandgren inte tidigare gått i dessa vatten. Spcialkort för vissa sträckor inom turkiskt vatten ej kunnattanskaffas. Sålunda saknades i sjökortsbeståndet en special för sträckan närmast norr om Bodrum där minsprängningen inträffade. Sandgren förklarat på fråga att han inte gjort sig underrättad om möjligheten att erhålla lots och hans instruktioner hade inte innehållit ngt därom. Uppmärksamgjord på att flertalet övriga svenska befh som trafikerat ifrågavarande sträcka genom beskickningens förmedling begärt och erhållit kots vid Fethie, i varje fall vid sin första resa, sade Sandgren att detta varit honom obekant.Han hade unde kriget gått utan lots utefter engelska kusten och förutsatte att det inte borde erbjuda några större svårigheter att med stöd av sjökorten följa turkiska kusten inom territorialgränsen. Visserligen varit medveten om att de av tyska trupper ockuperade Tolvöarna på vissa punkter vore belägna på mycket kort avstånd från turkiska fastlandet och därtill hörande öar, men han hade dock ansett sig kunna avgöra hur kursen borde läggas för att undvika ev. minfält. Fartyget hela resan haft rafioförbindelsemed dels Sverige, dit positionsuppgifter sänts en gång var dag, och dels efter passerandet av longitud 15 med Aten, dit positionsuppgifter sänts 3 ggr dagligen. Radiosändaren fungerat väl efter reparation i Gibraltar. Endast 12.6 hade inte förbindelse med Aten kunnat erhållas vilket dock inte haft ngn som helst inverkan på fartygets navigering. Vid ankomsten till turkiskt vatten utanför Fethie inte sökt kontakt med land utan fortsatt resan direkt till sundet mellan ön Kos och fastlandet. Anlänt dit vid

FENJA 13.6.44

mörkrets inbrott och då han inte haft reda på någon ankringsplats på turkiska sidan hade han närmat sig Kos samt genom signalering begärt och erhållit medgivande av de tyska ockupationsmyndigheterna på Kos att ankra upp intill ön. Han visste inte om vattnet utanför Kos var minerat. (Sakkunnige Walter upplyst att tillåten ankarplats funnes vid Bodrum intill turkiska kusten, vilken han själv använt.)
Då Fenja 13.6 kl 04.10 lättat ankar, satte han till en början kurs tvärs över Kos-sundet för att åter komma in på turkiskt vatten. Vid udden Ferner Burun ändrat kursen till NW-lig för att ta ön Topan Adasi om STB. (Sakkunniga uppgav på fråga, att denna kurs icke var den som använts av övriga befh på Salonikirouten , vilka istället, så fort de passerat Ferner Burun, styrt i N. riktning mellan ön Töyluse Aba och fastlandet, för att hålla sig så nära fastlandet som möjligt.) Sandgren genmälde att en sådan kurs synts honom mindre tillrådlig, enär detta farvatten, där en hel del svampfiskare kunnat iakttagas, synts honom oklart och alltför trångt. Han hade inte heller sökt kontakt med någon av fiskebåtarna för att erhålla upplysning om lämplig kurs. ((Detta är ganska fantastiskt; ett rödakorsfartyg på väg till Saloniki förväntas stoppa och fråga svampfiskare om vägen)) Sedan man kommit tvärs Topan Adasi ändrat kurs något mera åt norr och vakthavande 2e styrman fått instruktion atthålla kompasskurs rv 330 grader , vilket innebar att fartyget komme att passera mellan ön Kalolymno, på varsöstra udde det finns en fyr, samt några öster därom belägna öar vilka Sandgren förutsatte att de var turkiska. (Sakkunniga framhållit att Sandgren även efter passerandet av Topan Adasi haft möjlighet att ändrakursen i rätt nordlig riktning då tillräckligt fritt vatten funnits mellan Topan Adasi och turkiska ön Kato (Savus Adasi)) Sandgren ansåg atthans kurs, vilken förde honom utanför de olika grupperna av småöar vilka voro otydligt angivna på sjökortet, vara den säkraste. Han hade därvid fördelen att kunna använda fyren på Kalolymno som vägledning. Han medgav emellertid att han visste att demna ö tillhörde de tyskockuperade Tolvöarna och att den av honom anvisade kursen skulle komma att föra honom mycket nära den tyska ön. Sundet mellan Kalolymno och ögruppen öster därom är c:a 2 sjömil brett. Efter passerandet av Topan Adasi hade Sandgren lämnat bryggan. Han hade dock inte haft för avsikt att gå och lägga sig och hade inte lämnat 2e styrman uppgifter om hur länge angiven kurs skulle hållas. Han hade endast tänkt vara borta från bryggan en kortare stund. Cirka 9 minuter efter det han gått ner inträffade explosionen och han skyndade upp på bryggan och konstaterade att fartyget hastigt sjönk och måste överges omedelbart. Positionen för olyckan hade han erhållit i Bodrum av guver-

FENJA 13.6.44

nören. Fenja tydligen iakttagist från en turkisk signalstation.(Sakkunniga för exakt positions fastställande erfordras obserbvationer från två punkter iland.) (Sandgren och de sakkunniga tillsammans med ledning av Fenjas fart och tidsintervallen mellanpasserandet av Topan Adasi och olycksplatsen räknat ut Fenjas position vid explosionen och funnit att Fenja sannolikt sprängts ½ distansminut sydligare än vad som angivits från land, men på den longitud som uppgivits från land, alltså en punkt rätt i söder från den ögrupp Sandgren avsett att ta om STB . Beräknad olycksplats belägen nästan precis på 3 sjömils avstånd från Kalolymnos,alltså i själva territorialgränsen, räknat från Kalolymnos, men sannolikt väl innanför den turkiska terr.gränsen). Sandgren ansåg minexplosion sannolik. Explosionen ej varit särskilt stark. Sålunda hade inga föremål blivit sönderslagna i hans hytt.Exxplosionen hade träffat mellan lucka 2 och 3,under botten. På förfrågan av sakkunniga förklarade Sandgren att Fenja saknat magnetskydd mot minor och enligt gällande föreskrifter inte heller använde paravaner. Av de 2 livbåtarna hade en hängt utsvängd medan den andra på grund av sin tyngd inte kunnat svängas ut. Fartyget fick genast så stark slagsida att ingen av båtarna kunde sättas ut, men flottarna flöt upp. - På särskild fråga förklarat att han varken tidigare på resan eller på sträckan från Fethie anordnat särskild utkik vid dagsljus.Han hade i förevarande fall ansett det tillräckligt med den man som fanns på backen vid ankaret. (Anteckning i rödkrita: ENDAST 2 MAN PÅ VAKT UNDER HELA RESAN)

2e styrman Nilsson: Kommit upp på bryggan kl 04.40 då fartyget var tvärs Fener Buruns fyr.Någon diskussion om vilken kurs som skulle väljas hade ej förekommit. Styrmännen levat i den uppfattningen att befh på förhand erhållit specificerade kursanvisningar. Då befh lämnade bryggan gav han Nilsson order att hålla kompasskurs 328 grader. Meningen tydligen varit att hålla så nära som möjligt till småöarna öster om Kalolymnos. Befh inte sagt när han ämnade komma upp på bryggan igen eller hur länge beordrad kurs skulle hållas.Han hade dock i korthet ritat ut kursen ifråga ett långt stycke förbi Kalolymnos. Befh inte fäst Nilssons uppmärksamhet på möjligheten av minfara åtminstone i närheten av denna ö. Klar sikt rått. Troligen en förankrad mina. Ingen ubåt eller drivmina iakttagits.

Ie maskinist Johansson: Vakten i maskin. Explosionen inträffat under fartyget, dock inte under maskinrummet.Maskinen arbetade även efter explosionen men då order kom från bryggan om stop hade Johansson redan stoppat den. Fartygets fart vid explosionen varit 12½ till 13 knop. Inget vatten underifrån inträngt i maskinrummet.

Lättmatros Norén: Sysselsatt med att klara ankaret på backen. Inte haft

FENJA 13.6.44

någon order om att hålla utkik och inte kunnat hålla utkik samtidigt som han utfört ålagt arbete.

Jungman Dahlin: Rorsman vid explosionen. Noggrant följt beordrad kurs med ledning av en bergshöjd på BB-landet. Någon särskild utkik hade inte anordnats.Kursen ändrats något omedelbart innan befh gick ner.
Motorman Karlsson: Vakt i maskin. Inget att tillägga.

(Protokoll inkom KK 31.7.44)

Crew list (SKN,eget)

Befh Axel Martin Leopold Salomon Sandgren,Regementsgatan 9,Malmö.9.8.93
(18 år i rederiet, gått 3 år utanför spärren) i Mönsterås
Ie styrman Ivar Westerlund, Drottningholmsvägen 362,Riksby,28.3.01
2e styrman Karl Albert Johannes Nilsson, Gustaf Rydbergsgatan 4A,Malmö
17.3.97 i Misterhult
3e styrman Axel Tore Almén, Bondegatan 37,Sthlm, 10.1.15
Chief Arne Hansen, Hunnebergsvägen 22, Traneberg, Sthlm, 5.10.89
Ie maskinist Georg Wilhelm Johansson, Lundagatan 36,Sthlm, 22.9.91 Yxnerum
2e maskinist Axel Erik Henrik Dahlström, Ekängen, Saltsjö-Duvnäs,30.9.19
Stuert Sven Ingfrid Ansgarius Barkstedt, Gotlandsgatan 75,Sthlm,17.9.02
Kock John Ivar Svensson, Stoby, 1.8.12
Köksbiträde Ragnar Malte Karl Eurenius,Malmköping, 13.6.20
Salongsuppassare Gustav Lennart Andersson, Lillebovägen 34,Tureberg,25.4.13
Mässuppassare Gustav Birger Rudolf Svensson, Helgagatan 19, Sthlm,6.6.20
Båtsman Rickard Stefan Birger Wallin, Renstiernasgatan 27,Sthlm, 3.12.85
Timmerman Folke Eugen Björklund, Södermannagatan 57, Sthlm, 10.5.07
Matros Karl Gunnar Wirén,Essingestråket 27,Sthlm, 7.12.11
Matros Karl August Holm, Box 473,Öregrund, 30.10.10
Lättmatros Arne Alexius Norén, Nathorstvägen 5,Hammarbyhöjden,27.6.18
Lättmatros Lennart GudmundLundegård, Prästgården,Öregrund, 5.4.25
Jungman Arne Sören Bäck, Askö, Österåker, 30.9.20
Jungman Kaj Lennart Dahlin, Enelund,Södertälje, 5.1.24 i Västertälje
Elektriker Helge Karl August Karlsson, Östgötagatan 23,Sthlm,31.12.92
Ie motorman Albin Johan Wahlgren, Stureparken 9,Sthlm, 26.12.81
Ie motormanEmil Gottfrid Karlsson, Finnboda varv,Sthlm, 21.1.93 Ytterjärna
2e motorman Gustav Birger Almström, Hägerstensvägen 195,Aspudden, 21.8.98
2e motorman Albert Vitalis Samuelsson, Kvarngatan 3A,Sthlm, 24.3.03
Maskinelev Henry Alexius Eriksson, Lomsjökullen, 14.7.22
Däckselev Tryggve Daelander, Riddargatan 19, Sthlm, 8.11.26
Däckselev Bo Anstrin, Styrmansgatan 17, Sthlm, 19.6.27

Alla mönstrat i Stockholm 13.4.44

(De 2 befälseleverna mönstrade 14.12 44 på Sveadrott som befälselever)

FENJA 13.6.44

Kompletterande uppgifter från Fenjas Befh,klarläggande vissa punkter i sjöförklaringen,hållen 12,7,44 i Istanbul.

1) Enligt engelska amiralitetets "Mediterranean Pilot,part 5",supplement av år 1944, finnes ingen ankarplats upptagen å turkiska sydkusten och får man inte ankar på andra ställen än sådana som stå upptagna i detta supplement.Enligt seglingsbeskrivningen avrådes fartyg att försöka ankra på annat ställe än innanför ön Kos, där det är god hållbotten.

2) Då enligt rapporten specialkort saknades över området norr om ön Topan Adasi, syntes det ur säkerhetssynpunkt vara riktigt att ej ändra kursen nordvart hän, utan hålla den lilla turkiska ögruppen som ligger öster om Kalolymnos tätt om STB.

3) BB livbåt, som var utsvängd, firades, men på grund av hastigt uppkommen slagsida STB fastnade de s.k. grabblattorna i plåtflänsen på båtdäck, varför fortsatt firning av båten omöjliggjordes.DåFenjas slagsida ytterligare ökades, syntes det för sent att sätta ut STB motorlivbåt vilken stod osurrad i sina skrån. Förhörsledarens uppfattning att båten ej kunnat utsättas p.g av sin tyngd dementeras härmed och har dylikt yttrande ej av mig gjorts.

4) Utkik var i samråd med Ie styrman anordnad även under dager då sikt och andra omständigheter detta erfordrade.

5) 2e styrman Nilsson uppmärksammades på min avsikt att kursändring skulle företagas ostvart hän när ögruppen öster om Kalolymnos passerats.

Martin Sandgren

(Odaterat, inkom KK 24.8.44)

(För punkt I har någon på KK satt ett rött frågetecken i marginalen)

Artikel i odaterad morgontidning (rosa papper) 21/aug 44

MORGONTIDNINGEN, STOCKHOLM

Rubrik: Besättningen på Fenja räddades av bara tur. Dålig bevakning på Fenja. Livbåtarna till ingen nytta.

RK-båten Fenja, som den 13.6 förliste efter minsprängning i Egeiska havet medförde 2 livbåtar,av vilka dock ingen blev besättningen till ngn hjälp. Detta synes ha berott på att utryckningsanordningarna inte voro i fullgott skick.Den ena livbåten hade inte i tid kunnat frigöras och följde med följde med fartyget i djupet.Den andra flöt upp och neroch måste överges varför besättn. inte hade annat än flottarna att rädda sig på ochpå dessa fanns endast ettpar alltför korta åror men saknades årtullar."Men vädret var fint och det gick ingen nöd på oss," berättar båtsman Birger Wallin, som idag kom till Stockholm efter tågresa från Turkiet . Han har en hel del att berätta om sina äventyr och av rapporten att döma har det inte varit särskilt väl beställt med Fenjas utrustning då hon gav sig ut på sin jung-

FENJA 13.6.44

fruresa. Ifråga om livräddningsutrustningen synes den inte ha varit utan sina brister. En dävert till STB båt befanns alltför svag för den tunga båten varför denna måste sjösättas som flotte. Det var därför denna båt kom upp med kölen i vädret och måste överges. BB båt hängde, enligt Wallin fast i taljorna och man fick inte loss den snabbt nog innan fartyget måste överges.Arbetet vid denna båtförsvårades dock av den starka slagsidan. - "Då jag kom i vattnet såg jag att kaptenen och en besättningsman klängt sig fast vid den upp och nervända livbåten. Den övergavs snart. Flotten var inte heller särskilt välutrustad, årorna var för korta och årtullar saknades. Vi fick paddla oss fram menhade bästa hjälpen av vind och ström,och så hittade vi en säck med bl.a. ett litet segel i och av det fick vi också hjälp på färden in mot kusten.En grekisk fiskare kom i en liten båt och kaptenen ville med hans hjälp ta sig iland för att telefonera om olyckan. Greken förklarade dock, såvitt vi kunde förstå, att någon telefon inte fanns på grekiska sidan och att han inte vågade ro till den turkiska sidan av rädsla för att bli internerad.Vi skulle dock snabbt bli hjälpta av turkiska fiskare.Han var hjälpsam nog, den trasige greken, att ge oss sin pipa för att vi skulle ha något att röka i,så någon bristande hjälpsamhet från hans sida var det inte fråga om,tvärtom." - En tredje detalj som bör uppmärksammas är att fartyget inte lär ha varit författningsenligt bevakat.Enligt bestämmelserna skulle Fenja haft en permanent bevakning av en utkiksman, en rorsman och en man för avlösning och övriga sysslor,vilka städdigt skulle befinna sig på däck.Extramannen hade emellertid indragits redan i St.Johns.Den man som skulle haft utkiken har själv uppgivit att han vid förlisningen befann sig under backen dit han beordrats för andra sysslor.Dethar varit förberedande sjöförhör i Istanbul om Fenjas förlisning, berättar ombudsman Carl Lindberg i Svenska Sjöfolksförbundet,och därvid har framställts en rad anmärkningar mot fartygets utrustning. Nu skall det bli nytt sjöförhör här i september sedan hela besättn. kommit hem. Det är upprörande att man skickar ut ettnytt fartyg i brinnande krig utan att livräddningsanordningarna är fullt klara och noggrant kontrollerade. Det synes som om det var rena turen att besättningen räddats.På KK bekräftas att sjöförklaringenblottat vissa försummelser ifråga om bevakningen och saken torde bli föremål för sjöåklagarens uppmärksamhet,särskilt som kapten Sandgren själv vidgått att han ej ordnat särskild bevakning. KK har mycket noga besiktigat fartyget innan det löpte ut och då funnit allt i fullgott skick.Men utredningen är igång och så snart besättningen kommer hem blir det ett ytterligare förhör i Stockholm i saken.

~~Axtikaxixsammaxkwäkiskidning~~xxxxx

FENJA 13.6.44

Artikel 25.8.44 i Morgontidningen, Stockholm

Rubrik: Livräddningsattiraljen på Fenja ännu en gång.Carl Lindberg bemöter kommresrådet Sjöholms påståenden.

Från kommerserådet Hjalmar Sjöholm har MT mottagit följande med anledning av ombudsman Carl Lindbergs artikel rörande omständigheterna vid Fenjas minsprängning. I herr Lindbergs artikel uppges bl.a att bristfälligheter otvivelaktigt funnes, att surrningarna till BB livbåtinte kunde lossas raskt nogatt en besättningsman begärt att man skulle ändra surrningsanordningarna för BB båt och att en yxaskulle finnas till hands vid dessa surrningar, vilken framställning dock ignorerats,samt att dävertarna till STBbåt icke skulle vara av sådan styrka att de kunde bära motorlivbåten,av vilken anledning denna båt icke varit utsvängd och icke kunde sjösättas.

MS Fenja, spm den 16 april detta år avgick från Sthlm via Göteborg på nu ifrågavarande resa,besiktigades dagarna dessförinnan av Fartygsinspektionen. Härvid konstaterade vederbörande fartygsinspektör,enligt till KK inkommen rapport,att samtliga bärgningsredskap jämte deras sjösättningsanordningar och utrsustning mm mm voro i författningsenligt skick och fullt tillfredsställande. Bl.a.provades livbåtarnas sjösättningsanordningar vilka fungerade tillfredsställande och befunnos vara utan anmärkning.Enligt rapporten fanns vid Fenjas avgång från Stockholm intet skäl till anmärkning mot surrningarna vid BB livbåt, och varje livbåt var i enlighet med gällande bestämmelser utrustad med 2 yxor,användbara för båtsurrningarnas ev.kapande. -Beträffande uppgiften att dävertarna för STB livbåt icke skulle vara av sådan styrka att de kunde uppbära motorlivbåten,må nämnas, att varje dävert provats med en belastning av 6 ton och attbåda dävertarna tillsammans sålunda provats för en last av 12 ton.Som provbelastning alltid företages med viss säkerhetsmarginal tålde dävertarna betydligt större belastning än 12 ton. På grund härav, och då motorlivbåten fullt utrustad ej vägde mer än ca 3,8 ton var dävertarnas styrka givetvis fullt tillräcklig.Anledningen till att STB livbåt inte varit utsvängd kan således inte rimligtvis ha berott på att dävertarna varit för svaga.Däremot kan anledningen ha varit den att något kravpå att alla under dävertar förda livbåtar skola,under fartygets gång vara utsvängda när förhållandena så medgiva, ej längre förefinnes. Vid en utredning rörande fartygs bärgningsredskap, som verkställdes våren 1943, med representanter från bl.a. Sjöfolksförbundet, kom man nämligen till den uppfattningen att säkerheten, åtminstone under vissa förhållanden, bleve bäst tillgodosedd om icke alla båtar höllos utsvängda,enär de då utsattes för stora risker att skadas. I anledning därav inskränktes den dittills gällande fordran å utsvängda livbåtar till att avse endast en livbåt.

På grund av herr Lindbergs uttalande att jag skulle förmena det vara ursäkt-

FENJA 13.6.44

ligt attbåtarna inte hunno sjösättas " för att allting sker så fort", vill jag framhålla att jag inte gjort ngt sådant uttalande med hänsyftning till fallet Fenja, men väl vid ett i anledning av detsamma hållet telefonsamtal med en av edra medarbetare påpekat, att vid krigsförlisningar olyckan ofta sker så snabbt att det icke är möjligt att hinna sjösätta livbåtarna, vilket bl.a. givit anledning till fordran på att flottar skola finnas för att möjliggöra räddning i dylika situationer.

Frågan gäller förhållandena vid olyckstillfället: Ombudsman Lindberg, som beretts tillfälle att taga del av ovanstående,har tillställt MT följande svar: Det förefaller ganska egendomligt att man från Fartygsinspektionens chefs sida är så angelägenatt söka leda i bevis att Fenjas livbåtar och dävertar voro i gottstånd då fartyget lämnade Stockholm.Om den saken har inte ngn tvist inletts av undertecknad.Jag har tvärtom velat leda i bevis att något fel måste ha vidlåtit livräddningsanordningarna enär ingen av livbåtarna på Fenja kunde användas vid olyckstillfället. Detta är således till fullo bevisat och kan icke vare sig bortförklaras eller överskylas med någon rapport om verkställd inspektion före fartygets avgång från Sthlm. Ingen har påstått att det saknades yxor i livbåten. Däremot har det sagts,vilket vidhålles, attman begärt att få en yxa för kapning av surrningarna till BB båt. Förhållandet var nämligen det att surrningsanordningen icke fungerade tillfredställande och därför hade man begärt, men icke fått, den extra yxan. Hade sådan funnits till hadds hade säkerligen BB båthunnit sjösättas.Hade man haft STB båt utsvängd och surrningsanordningarna där i ordning hade denna båt kunnat sjösättas,vilket nu icke var fallet.Befh hade, enligt vad besättningsmännen meddelat, förbjudit utsvängning av STB båt av anledning att dävertarna voro för svaga. De tålde icke belastningen under den vibration som uppstår i fartyget då maskineriet var igång.Surrningsanordningen till BB båt var av wire,varför yxorna i båten icke kunde användas för kapning av dessa. Den extra yxa som begärdes,men som man icke fick, var avsedd användas för attkapa surrningstaljan, vilken, då båten är surrad,befinner sig i jämnhöjd med båtens köl.Det hade tagit för lång tid att först hämta yxan i båten för att därefter åter gå ner på båtdäcket för att kapa taljan. Den avkommeserådet t åberopade utredningens beslut om att den ena livbåten skall vara utsvängd och den andra icke, synes i det föreliggande fallet endast haft den verkan, - om nu utredningens resultat eller förslag var den verkliga orsaken till att båten icke var utsvängd - att ingen av fartygets livbåtar kunde användas. Att i utredningen deltagit en repr. för Sjöfolksförbundet ändrar icke sakförhållandet, vilket tydligt framgår därav att båda båtarna förlorades, trots kommitténs föreskrifter. Carl Lindberg.

FENJA 13.6.44

KK memorial 4.9.44

Orsak: Fartyget torde av allt att döma hava sänkts av en förankrad mina eller sprängboj i ytterkanten av eller just utanför turkiskt territorialvatten.Då emellertid inga exakta tillförlitliga positionsbestämningar stå att utvinna av de motstridiga uppgifterna som lämnats vid sjöförhöret i Istanbul och inga tillgängliga specialkort över farvattnet under nu pågående världskrignstå att anskaffa , är det omöjligt att söka fastslå minans eller sprängbojens ursprung. Antagligtär dock att förstörelseredskapet emanerar från tyska försvarsåtgärder av Tolvöarna. I detta sammanhang bör erinras omatt fartygets befh förgäves sökt komplettera sitt ofullständiga sjökortsbestånd,vad specialer beträffar, i såväl St.John som Gibraltar, men atthan ej lyckats att erhålla det kustkort som sträcker sig norr om Bodrum, där minexplosionen inträffade. Detta kan dock inte läggas befh till last enär han innehaft andra sjökort över samma havsområde men i mindre skala.Vad däremot synes vara mera uppseendeväckande är atthan,som icke under kriget trafikerat dessa farliga farvatten, icke gjort sig underrättad om var eller hur han skulle kunna erhålla kändlots på vissa ställen av den turkiska kusten. Det synes mig även anmärkningsvärt att inte vederbörande myndigheter i Sverige före fartygets avgång instruerat befh att hab i trängande fall skulle sätta sig i radioförbindelse med svenska beskickningen i Istanbul. Under den långa resan från St.John borde även befh ha kunnat komma i radiokontakt med någon av de gamla beprövade befälhavarna som trafikerat ovan nämnda farvatten. De hade då kunnat underrätta honomom att lots genom beskickningens försorg kunde erhållas vid Fethie . -En annan underlåten handling, som är av betydligt allvarligare art, och vilken kan i viss mån ha bidragit till olyckan, är att fartyget vid olyckstillfället icke tycks ha haft sina paravaner utstuckna. Enligt KK författning nr 4 år 1943 skall varje svenskt handelsfartyg som från svensk hamn avgår på resa i oceanfart, vara försett med av KK godkänd paravanutrustning. Givet är attdessa paravaner skall användas, då manhar anledning förmoda att fartygets säkerhet så påfrodrar,allt under förutsättning att befh inte blivit uttryckligen förbjuden av den makt å vars territorialvatten han vid tillfället befunnit sig, att göra bruk av dylika säkerhetsåtgärder. -Slutligen har befh icke efterlevt de närmare föreskrifter som utfärdats för nyttjande av fartyg vid krig eller krigsfara (KK författningssamling nr 15 -1943) i vars § 4 säges:" Å fartyg skola, då det är under gång, såväl dag som natt förefinnas å däck en utkiksman, en rorsman och, om fartygets bruttodräktighet uppgår till 200 reg,ton eller mera, en man för avlösning och övriga förekommande sysslor. Understiger fartygets bruttodräktighet 1000 reg.ton må vakth. fartygsbefäl inräknas i den personal som sålunda skall förefinnas å däck. Fenjas bruttodräktighet är enl. uppgift 2042 ton,

Ex officio b Bo Bersgström

FENJA 13.6.44

SVENSKA SJÖFOLKSFÖRBUNDET

Platsombudsmannen. Sthlm 25.9.44

Exp. för D,M och X-sektionerna
Barnhusgatan 12,n.b.ö.g
tel 117930 & 113880
Posigiro 50647

INTYG

Som ett tillägg och styrkande av de redan förut framlagda klagomålen om förhållandena i ms Fenja före förlisningen, få vi meddela följande:

Trots att utkiken var indragen underdagsljus, drog man sig ej för att dagligen anteckna i loggboken att utkiksman var utposterad på bryggan dygnet runt. Vidare har Ise styrman Westerlund på sina vakter på förmiddagarna oftast vistats på däck, på kvällsvakterna har han otaliga gånger lämnat bryggan, mest för att besöka kaptenen. Efter sådana besök luktade han ofta sprit och sluddrade på målet. På förmiddagarna lämnades fartyget alltså helt i rorsmans hand, vilken samtidigt skulle hålla utkik och hålla kursen. På kvällarna fanns dock utkik. Vid ett tillfälle i Medelhavet beordrade Ie styrman 3e styrman att smörja däck på sin vakt, förmodligen lämnades fartyget även denna gång obevakat.

Ovanstående uppgifter lämnats under edlig förpliktelse.

Stockholm som ovan

Lennart Lundegård F.Björklund Gunnar Wirén

(Ikom KK 6.10.44, insänt av Carl Lindberg,SSF)

a (Se svar s/i 13)

Brev från Fenjas befh till KK Sjöfartsbyrån,daterat Malmö 14.10.44

D.Nr 363

Åberopande av Kungl. KK sjötekniske konsulent avgivet utlåtande i anledning av ms Fenjas krigsförlisning får jag härmed vördsamt framföra följande:

Då fartyget i sprängningsögonblicket enligt beräkning var väl innanför territorialgränsen, men efter oluckan girade något BB hän, synes detsamma ha sjunkit å eller i närheten av turkiska terr.gränsen. Under uppehållet i St.John diskuterades Medelhavsrouten med befh å Yarrawonga,varvid flera värdefulla upplysningar erhöllos.Dessa gällde emellertid resan till Piraeus. Senare erhölls emellertid order att avgå till Salonoki,varför denna route vid tillfället ej berördes. Fartgets radiostation,som dygnet närmast före ankomsten till Gibraltar var i olag, men som provisoriskt repareredes i Gibraltar, kund, vad mellanvågen beträffar,ej komma i förbindelse med Aten vid tiden efter 10.6 och svårigheter att på föreskrivna 600 meters våglängd meddela sig med Aten eller andra stationer i Medelhavet uppkommo.Förhörsledaren uppgav även vid förhöret att det sista meddelande Aten erhållit från Fenja daterade sig från 10.6. -

Forts.

FENJA 13.6.44

Enär klar sikt och vackert väder rådde vid angöringen av turkiskt territorialvatten vid Fethie och då lotstvång ej förelåg, ansågs navigeringen i dessa farvatten kunna ske utan lotsbiträde, men med hjälp av de föreskrifter och anvisningar å tillåtna ankarplatser som stå upptagna i amiralitetets seglingsbeskrivningar.Att under den pågående resan i turkiskt terr. vatten försöka angöra land för lots var alltför riskabelt,i synnerhet då inga instruktioner finnas som upptager hamnspärrar eller mineringar till de hamninlopp, där i allmänhet lots finnes att tillgå. Med tanke på att snabbt och riskfritt föra fartyget genom turkiskt territorialvatten ,och då risken att möta eller komma i kontakt med turkiska svampfiskebåtar förelåg, varvid fartygets fart behövde reduceras, ansågs ej utsättande av paravansvepet tillrådligt, då som bekant dettas funktion är beroende av fartygets fart och det dessutom är mig bekant att man icke får använda paravaner inom andra nationers territorialvatten.. I samband med lättning av ankaret på morgonen 13.6 utförde besättningsman Norén klargöringsarbeten på backen, och var jag av den uppfattningen att Norén därefter erhållit order att hålla utkik, vilket under förhöret visade sig vara oriktigt.

Malmö 14.10.44
Axel Sandgren
Befh

Befhälhavarens svarsskrivelse
ändrar ej min tidigare fattade
åsikt rörande orsaken till olyckan.

Stockholm 17.10.44

Bo Bergström /Sjötekn. konsulent.

Brev 14.10.44 till red AB Svea från Ie styrman Westerlund

Sthlm 14.10.44

Stockholms Red AB Svea
Stockholm.

Med anledning av de anmärkningar som av Svenska Sjöfolksförbundet framställts till KK sjöfartsbyrån enligt med Förbundets skrivelse av den 5 ds till Byrån översänt intyg (56 s/o 12) angående vissa förhållanden ombord å ms Fenja under fartygets resa innan det förliste vid Tilvöarna,får jag härmed anföra följande:

Undertecknad förde under befh tillsyn skeppsdagboken och mig veterligt har däri aldrig antecknats om utkik å bryggan i annat fall än när utkik där verkligen hållits. - Med hänsyn till den dåliga yrkeskunnighet som de flesta av däcksmanskapet visade, övertog som regel ~~befhmixvakt~~ befh min vakt på bryggan under f.m.,varigenom jag bättre skulle kunna leda underhållsarbetena på däck, särskilt då under denna första resa tills båtsman hunnit få alla inventarier och all utrustning på sina platser i de efter hand av timmerman iordninggjorda skåpen och inhäggnaderna.Allt

FENJA 13.6.44

måste vara under lås innan vi anlände till de för oss sjöbefäl så illa kända grekiska hamnarna. Som jag själv seglat hela detta krig i utrikes fart och tidigare under c:a ett års tid tjänstgjort på fartyg xxxxxxx-trafikerande de grekiska farvattnen, kunde jag lätt sätta mig in i hur förhållandena där nu skulle komma att gestalta sig . - I detta samman-hang må framhållas, att redan under fartygets uppehåll i St.John, en del av besättningen var på drift, däribland lättmatros Lundegård, varjämte under det korta uppehållet i Gibraltar - c:a 8 timmar - flera man voro mer eller mindre spritpåverkade, särskilt lättmatros Lundegård, och Norén samt jungman Dahlin, vilken sistnämnda inte alls kunde sköta sin vakt under eftermiddagen. - Angående de tillfällen jag under kortare stunder lämnat bryggan under kvällsvakterna, får jag meddela, att detta inte skett annat än då telegrafförbindelserna med Göteborg radio varit särskilt dåliga, och då fartygets radiostation ej fungerat tillfredställande och skäl förelågo att telegram från CM kunde förväntas, vilka telegram ur säker-hetssynpunkt xxxx i allmänhet voro av största vikt. För kontroll ha vi därför med fartygets kortvågsmottagare i befh hytt på undre bryggan sökt avlyssna trafiklistan samt taga den s.k. blindsändningen vid ev.telegram. För övrigt uppehöllo vi oss på undre bryggan ,där utkik kunde hållas lika bra som på den övre bryggan, och jag har alltid vid dylika tillfällen till utkiken lämnat min visselpipa, varmed denne haft order omedelbart giva signal om något skulle komma i sikte.

Beträffande beskyllningarna mot mig för onykterhet, tillbakavisar jag dessa på det bestämdaste såsom varande helt grundlösa, och tillåter mig endast hänvisa till kapten Sandgren och närslutna intyg från Fenjas övermaskinist samt Ie maskinist och 2e styrman. För övrigt torde mina tidigare befh kunna vittna om min nykterhet under de 18 år jag tjänst-gjort i bolagets fartyg. Jag vill inte underlåta att framhålla att xx av de 3 besättningsmän som undertecknat det av SSF till KK insända in-tyget, endast Lundegård tjänstgjort på min vakt under resan ifråga.

Rörande de tillfällen i Medelhavet då det påstså att 3e styrman av mig skulle ha beordrats att smörja däck under sin vakt, kan jag meddela, att vi på grund av rådande omständigheter icke hunnit utföra detta arbete. Utsidan hade blivit nästan brun av det vid spolning utströmmande rostiga vattnet, varigenom nationalitets- och Röda Korsmärkena delvis utplånats. Efter överenskommelse med befh att han skulle passa bryggan under e.m. till-frågade jag 3e styrman om han ville vara med och smörja däcket, och under e.m. hjälptes vi åt med arbetet ifråga. - På Fenja gingo såväl befäl som manskap tre vakter, d.v.s 8 timmars tjänstgöring per dygn för manskapet. Arbetet med spolning började i allmänhet av vakten vid 05-tiden och denna

FENJA 13.6.44

tidiga böbjan föranledde senare matrosen Wirén att för mig framhålla att som jag pressade folket i arbetet, fick jag mångafiender, vilket nog skulle komma att visa sig. Yttrandet synes mig betecknande för denuppfattning manskapet hade i hithörande frågor och visar även var den närmaste anledningen till intyget av den 25 september är att finna.
I förhoppning om att vad ovan anförts skall bidraga till att bringa klarhet rörande verkliga förhållandena ombord å ms Fenja har jag äran tteckna.

Högaktningsfullt
Ivar Westerlund
Ie styrman & telegrafist
Ex ms Fenja

Inkom KK 20.10.44

Bilagor: Två intyg
se nedan

Intyg nr I, Malmö 14.10.44, undertecknat av sjökapten Karl Albert Nilsson, bekräftar att sjökapten Westerlund 13.4-13.6.44 samt ~~22x7x18x9x~~ 22.7- 19.9.44 varit anställd som Ie styrman och telegrafist på Fenja samt ms Cameila, samtidigt som Nilsson var anställd å samma fartyg som 2e styrman och telegrafist. Westerlund alltid uppträtt nyktert och korrekt och aldrig synts påverkad av spritdrycker och att mig veterligt aldrig några klagomål i berört hänseende framförts under ovan nämnda tidsperioder.

Intyb nr 2 , Stockholm 11.10.44 undertecknat av Fenjas övermaskinist och Ie maskinist, intygas att Ie styrman Westerlund aldrig synts påverkad av spritdrycker och ännu mindre varit berusad utan tvärtom alltid uppträtt nyktert och korrekt.

Brev från Fenjas befh till rederiet /Kopia till KK 20.10.44

Eder skrivelse av 10.10 mig tillhanda med däri bifogade avskrifter av skrivelser som SSF tillställt Kungl.KK. Med anledning av det intyg som vissa besättningsmän å ms Fenja genom SSF tillställt KK får jag härmed meddela följande.
I skeppsdagboken, som fördes av Ie styrman Westerlund, har mig veterligt ej antecknats att utkiksman varit upposterad å andra tider än sådana då den verkligen varit utposterad. Särskild anteckning har gjorts då utkiken i gott väder kunnat placeras på backen, vilket oftast varit fallet vid mist eller tjocka såväl dag som natt. Styrman Westerlund har unde de flesta av sina förmiddagsvakter avlösts av mig för att övervaka och leda därcksarbetena i fartyget ochhar således rorsmannen ej lämnats ensam. Under senare delen av resanfrån St.John, då farrygets radiosation var mer

FENJA 13.6.44

eller mindre otjänstbar, har Westerlund mycket riktigt kommit ner till mig för att från den i min hytt befintliga radion åhöra trafiklistan. Denna radio var uppsatt å förliga skottet i min hytt ochplacerad i så fördelaktigt läge att större delen av farvattnet var fritt synligt. Rapporter har även av honom nerlämnats huruvida förbindelse kunnat uppnås vid avsändandet av beordrade telegram. Att Westerlund vid eller efter sådana tillfällenskulle luktat sprit eller sluddrat på målet har jag glädjande nog ej iakttagit. Däremot har jag gjort den iakttagelsen att Westerlund har varit mycket måttlig och försiktig ochhar han aldrig visat sig rörd av spritdrycker. - Vid det tillfälle i Medelhavet då 3e styrman skickats ner från bryggan för att hjälpatill med smörjning av shelterdäcket, anhöll Westerlund hos mig att få disponera honom för detta ändamål. Då vi redan tidigare diskuterat saken gick jag med på detta under förutsättning att 3e styrman själv var villig därtill. Under arbetet gick jag själv vakt på bryggan och var fartyget alltså ej heller vid detta tillfälle obevakat.

Högaktningsfullt
Axel Sandgren

Rättsligt efterspel för befh 7.11.45 - 18.2.46

Sjöåklagaren Gösta Berglund,KK, instämde 7.11.45 kapten Sandgren att vid laga påföljd inställa sig vid Stockholms Rådhusrätt sön 16.11.45 kl 10 fm för att svara å yrkande om ansvar å honom jämlikt 26 och 292 paragraferna Sjölagen, jämförda med 31 och 32 paragraferna i Kungl. Maj:ts förordning av den 9.12 32 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg samt Kungl Kommerskollegiums kungörelse den 14.12.43 med vissa föreskrifter rörande särskilda säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg vid krig eller krigsfara, för att å däck icke funnits föreskriven utkiksman under ms Fenjas resa St,John -Saloniki under vilken resa fartyget krigsförliste. - Ny stämning utfärdades 12.12.45 men kunde inte delgivas Sandgren. Ny stämning utfärdades 11.1.46 till Rådhusrätten i Nyköping och polisen i Oxelösund ombads delge Sandgren stämningen då sveabloagets Bore i mitten av januari väntades anlöpa Oxelösund. Sandgren var då Ie styrman på Bore. - 28.1.46 bad sjöåklagaren Otto Lindell stadsfiskalen i Söderhamn om handräckning för inhämtnande av dagsbotsuppgifter å Sandgren. - Rådhusrättens utslag fälldes 18.2.46 i Nyköping utan att varken sjöåklagaren eller Sandgren infunnit sig. För att ha underlåtit att hålla föreskrivan utkiksman å däck å under Fenjas resa till Saloniki dömdes Sandgren att till Kronan utgiva 30 dagsböter á fem kronor.

Härmed slut på denna tvistighet.

FENJA 13.6.44

LASTKONOSSEMENT

Enligt brev från legationen i Ottawa till UD 30.5.44

2758 ton nettovikt vete = 104.000 bushels vete.
150 ton torrmjölk i 7749 lådor från Dept. of Agriculture,Washinton,D.C.
144 ton Garbanzos i 2935 säckar -"- -"-
5 ton Quinacrine-Atabrin i 200 lådor från American Red Cross
= 10.000.000 tabletter,värda omkring 45000 dollars. =Kinin, se sid 18
9 ton Ovaltine i 276 lådor från Greek War Relief Association
9 ton bensin i 52 fat från Canadian Red Cross
2 fat smörjolja, bruttovikt 1013 pounds från Canadian Red Cross

Telegram från Ottawa till UD 24.6.44

248 Vi utgå Fenjas last totalfoerlorad telegrambekraefta =Sw.Leagation

Svar från UD 36.6.

151 Totalförlust förutsättes undersökning ev. bärgningsmöjligheter begärd = Ministry foreign affairs

---

SKN EVII vol 413 Proviant för ms Virginia

Svenska Lloyd försäkrat 6 kolli proviant ,345 kg, i Atlantica för 400:-
Det var kylrumsproviant avsedd för ms Virginia och utgjordes av 50 burkar blodpudding, 50 burkar fiskbullar,50 burkar ansjovis och 10 burkar lingonsyl
SKN 8.8.44 betelat Sv.Lloyd 400:-

UDHP80c -Ingen mapp på Fenja.

SKNEIII 304 Assurans & effekter

SKN 22.6.44 till rederiet 3.000.000 kr för totalförlust
SKN 15.11.44 21722:45 för effekter & 15.11 kr 900:90 i Hyresersättningar
SKN 3.3.52 7014:29 i hyresersättningar.
SKN 28.5.47 proveny genom UD för fartyget turkpund 105:44 = kr 103:70
Därtill 1078 kr för div försålt vrakgods .

Inga effektlistor. Ersättning enligt lag.
Befh fick 2000:- plus 1163:- för instrument
Ie styrman fick 1212:50 plus 2294:- för instrument
2e & 3e styrmännen 987:50 var plus 450:- för instrument
osv ner till 587:50 i de lägre kategorierna.

Hemkomster och utmönstringar

Under juli 44 fick 21 man av Fenjas besättning "nya anställningar i Turkiet" vilket innebar att 20 man mönstardes i bombskadade Wiril och minskadade Camelia, medan kocken Erenius fick jobb vid Svenska Beskickningen i Ankara.

Forts

FENJA 13.6.44

7 man avreste med tåg genom Europa och avmönstrades 22.8.44 i Stockholm. Det var befh, Ie och 2e maskinisterna, stuert, båtsman Wallin (se sid 7-8) och elektriker Karlsson samt Ie motorman Karlsson.
(Se Wiril 7.2.44 och Camelia 29.12 43)
Befh mönstrade 23.11.44 som Ie styrman i Sveabolagets Regin.
Motorman Samuelsson avmönstrade Wiril 11.9.44 i Thorshavn,Färöarna)

Motorlivbåten o.a vrakgods

SKNEIII vol 304 upptas av korrespondens om vrakgods samt papper på turkiska. Kvitton finns på effektersättningar men inga lsitor.

Telegram till Ud från Ankara, ankommet 27.6.44

Följande bärgats Fenja: en motorbåt tre bord bräckta botten radioinstallation etc bortspolad, 2 flottar jämte del inventarier,vidare ensaka saker från andra livbåtar såsom segel,åror,master,4 lådor kinin,allt i tullens GYMYSLJYK förvar

Dito till SKN från Zander i Istanbul 13.7.44

Motorlivbaaten och tvaa flottar samtliga skadade inbergats till Gumusluk likasaa livbelten vidare tomma och 25 fyllda bensinfat samt 20 kg Kinin foer vilket allt baergarloen begaerdes stop Tullen har begaert foerhallningsorder Ankara stop Jag har efter samraad minister Modig anmodat whittall attendera och undersoeka moejligheterna foersaelja baat flottar livbaelten stopbetraeffande bensin kinin undersoekes moejligheterna vidarebefordran = Zander legation Suede

SKN i brev till UD 10.7.46

Upplyst att Attabrin är ett syntetiskt Kininpreparat som tillverkades av I.G.Farben närstående tyska firman Bayer och finnes sålunda ej mera i handeln. Attabrin liksom bensinfaten måste härröra från lasten och bör alltså försäljas av Röda Korset.

H.Whittall,Izmir, i brev till legationen i Ankara 11.6.46

Meddelat att vrakgods sålts för 507:75 turkiska pund på auktion: en skadad flotte, 34 järnfat, 200 lastluckor o.a.trävirke, 2 vattenkaggar av trä, 11 livbälten, en säck järnnitar, ett par läderstövlar. Ingen köpare till motorlivbåten, 40 burkar Ovomaltine i 2 lådor, ett fat med bensin och en signalflagga.

(Tjafset med detta fortsatt på den [illegible]nivå: " Tacksam för hjälp med Ovomaltinet! .. Har båten under mellantiden blivit i sämre skick?.... Borde inte bensinfatet överlämnas till Röda Korset? ... Icke förty och alldenstund som..."

Konsul Atay i Izmir 31.7.46 till Konsulatet i Istanbul

Motorlivbåten,längd 8 meter,bredd 2 meter, plats för 30 personer, har ett hål i botten och motorn har rostat.Dessutom är motorn bensindriven och i

FENJA 13.6.44

Turkiet får man bara använda råplja. Det är omöjligt att erhålla tillstånd att använda en sådan båt i Turkiet.

Bråten såldes under 1947

Motorbåten för 2250 turkpund, från vilket avgått 1000 pund i bärgarlön
2 lådor med 40 burkar Ovomaltine, delvis vattenskadat, för 133 turkpund
4 lådor med 69 flaskor Atebrin inbringade 2000 turkpund
1 dunk och 24 fat bensin 257:06 turkpund.
Karantänsflaggan fann ingen köpare."This flag must perhaps be handed over to a swedish vessel when next in port," skrev Whittall i Izmir 9.1.47 till legationen i Ankare.
28.5.47 fick SKN en proveny på 105:44 turkpund för vraket av Fenja vilket är lika med 103:70 i kronor.

UDHP 1744 Canadafartygen/Allmänt

Neutralitets - & Röda Korsbeteckningar å ms Fenja

Skrovet: Från relingen ner till mönjebältet vitmålat.

Midskepps BB -sida (förifrån räknat):RK-märke -Fenja -Sv.Flagga Sverige -RK
Midskepps STB sida samma som ovan.
I förstäven: Vertikalt band blått-gult-blått.
I aktern: -"- -"-
Överbyggnader (vita): Å taket till navigationshytten Svenska flaggan.
Å varsin sida av båtdäck: på akterkant av bryggan en liggande svensk flagga målad på trä och fastsatt på solsegelåsarna.
Å lucka 3 och lucka 4 Röda Korsmärke på vit botten.
Belysningar: Röda Korsmärke samt namn,flagga och Sverige midskepps på utsidorna belysta.
RödaKorsmärkena på lucka 3 & 4 belysta.
Skorstenen belyst (Vitmålad med blå topp).
Svenska flaggan å flaggspelet belyst.
Belysning å Röda Korsmärket å lucka 3 på fördäck är tänd när detta av navigatoriska skäl är möjligt.

Stockholm 10.3.44
Inspektionen

Fenjas utresa till St. Johns

Fenja avgick från Stockholm 15.4.44 kl 18.
Fenja avgick från Vinga kl 08 den 25.4.44 tillsammans med ejdfartygen Bullaren och Krageholm samt RödaKorsfartyget Borgland. Borgland destinerat

forts

FENJA 13.6.44

Boreland destinerat direkt till Piraeus på av tyskarna fastställd kurs med last av 2500mton saltad fisk, 18 Volvolastbilar och 125 ton äppelmos. Fenja dest. till St.Johns,N.B.,Canada på den kurs som fastställdes för ms Saggat enligt tyske marinattachéns P.M av den 20.12.43. Alla fartygen samseglat till punkt D som nåddes kl 00 den 29.4. (f.m.)
Fenja fortsatt ensam och anlänt till St.Johns den 16.5.
Efter lastning avgått tors 25.5.44 kl 08 från St.Johns redd för sin långa ensamma resa till Saloniki följande Sjöfartskommissionens direktiv. Justitierådet Sandström telegrafiskt meddelat UD från Aten att det var hans avsikt att låta Fenja kvarstanna igrekiska farvatten för lokala transporter för Greklandskommissionens räkning, särskilt som ms Fenris måste avgå till Canada för reparation. Sjöfartskommittén 1939 i Göteborg 22.5.44 i brev till UD sagt sig inte se något hinder för Fenja att kvarstanna som distributionsfartyg mellan olika grekiska hamnar.

Telegram Ankara till UD,avsänt 14.6.44 kl 16.50

94 enligt obekraeftade uppgifter har svenskt roedakorsfartyg antagligen Fenja torpederats av okaend ubaat mellan Koc och Leros men utanfoer turkiskt territorialvatten stop besaettningen 28 man laer befinna sig i saekerhet invid Bodrum stop aaterkommer snarast = Modig

Dito Ankara 14.6 kl 19.30

95 mitt 94 enligt senare underraettelser Fenja saenkts mellan Kalimnos och fastlandet sannolikt av mina tillhoerande foersvaret tolvoearna stop tidpunkt 13 juni sex formiddagen besaettningen raeddad = Modig

(Kort presskommuniké släpptsav UD 15.6, läst i TT kl 10.30)

Telegram Ankara till UD 15.6 kl 20.22

96 vaart 95 enligt uppgiftvia Izmir fraan befh Fenja saenkts mina = Modig

Telegram UD till Ankara 16.6

Legation Suede 95 edert 96 givetvis av största intresse snarast erhålla närmare uppgifter Fenjas förlisning bland annat exakta positionen där fartyget sjönk samt möjligheterna bärgning fartyg och last radioanläggningarna även livbåtarna = Cabinet.

Signalmeddelande från Bodrum till CM,mottaget 18.6 kl 18.45

Fenja sunk by explosion 13th jue at CMT 03.16 approx, position lat N 3-57 long ost 27-11. All crew saved =Bundgren

Telegram Ankara till UD 18.6. kl 17.27

98 edra enclair 94 och 95 enligt fraan kaptenen mottagen rapport stoette

FENJA 13.6.44

paa en mina i position latitud 37 02 nord longitud 27 11 oestligt cirka 2,5 sjoemil fraan turkiska oen Kali och med 300 graders baering 4 å 5 mil fraan Kalimnus fyr stop punkten belaegen paa den anvisade routen stop fartyget sjoenk paa 2 minuter paa 50 famnars djup stop tyskarna utlova snabb undersoekning olyckan samt ev. om ytterligare saekerhetsaatgaerder foer Salonikitrafiken stop besaettningen reddad av turkisk motorbaat delvis utan klaeder och skodon stop turkiska lokalmyndigheterna utlovat hjaelp foer besaettningens snabba befordran fraan Bodrum som saknar jaernvaegsfoerbindlese till Izmir stop Daervarande konsulat anmodats omhaendertaga dem och har redan tillstaellt kaptenen 1000 turkpund i Bodrum stop Har beordrat konsulatet vidaresaenda besaettningen Istanbul med tanke paa moejligheten aatminstone delvis inkvartera och ev. hemsaenda dem med Camelia och Wiril om dessa aatervaends Sverige stopDaa Salonikirouten ev maaste omlaeggas tveksamt om laempligt laata dem kvarstanna Izmir= Modig

Telegram UD till Legation Suisse,Borovetz, 19.6.44

90 edert 97 och 99 Fenja minspraengd 13.6 kl 6 fm mellan ön Kalymnos och turkiska fastlandet stop besättn. räddad stop Boreland ankrat vid Cesme i avvaktan nya order härifrån stop Vasaholm kvarligger t.v. Saloniki = 6 Cabinet.

Telegram UD till Ankara 21.6

Edert 98 Fenja besaettning stop foer eder ledning och foertroliga kaennedom framhaalles att med haensyn till riskerna maa hemfoerskaffning med Wiril Camelia endast ifraagakomma daerest vederboerande sjoemaen fullt frivilligt och utan paatryckningar naagot slag foerklara sig villig medfoelja saasom konsulatspassagerare eller paamoenstrad stop det synes daerfoer boera oevervaegas huruvida icke laempligare besaettningen tills vidare kvarstannar Izmir varifraan vael roeda korslaegenheter under alla omstaendigheter laettare tillgaengliga aen fraan Istanbul stop haervid foerutsaettes givetvis att foerpassning Istanbul icke ur andra synpunkter mer noedvaendig eller oenskvaerd samt att tillfredstaellande inkvartering Izmir kan ordnas stop are det oetaenkbart att ett par man skulle kunna medfoelja Boreland tillGibraltar fraagetecken etelegrafera med uppgift besaettningens befinnande = Cabinet

Telegram Ankara till UD 22.6 kl 16.27

103 tyska ambassaden intagit negativ staandpunkt fraagan vaart 101 framhaallit intet bekant Fenjas foerlisning daa olyckan intraeffaeffade paa turkiskt vatten moejligen orsakade engelsk mina stop tacksam instruktion huruvida beskickningen boer insistera nya tyska kyrsanvisningar fraan Saloniki genom egeiska havet eller om brittiska routeanvisningar kunna godtagas _ Modig

FENJA 13.6.44

Telegram Beyoglu till UD 26.6 kl 19.20

Urgent 107 Primo : Fenjas besättning inkvarterad Istanbul stop 4 man lättare klimatsjukdomar nu återställda. Ett par fall dysenterigod sjukdomsvård foerhoppning utskrivning inom 3-4 dagar stop Förhandlingar edert 99 pågå under hänsynstagande edert 100 stop föga troligt Fenjas folk villigt acceptera riskerna förbundna Wirils Camelias resa utan extra kompensation beloppet 3000 kronor per man nämnts stop definitivt svar tidigast imorgon. Secundo: Följande bärgats Fenja:...(se sid 18 forts)

Telegram Ottawa till UD 13.8.46

191 med Fenja skeppades 10 miljoner Atabrintabletter,varav 4 miljoner för Saloniki och resten för Piraeus stop skeppshandlingarna upptaga n 200 cases Quinacrina från U.S. Red Cross utan angivet värde.= Sw.minister

Dito 16.8.46

194 vårt 191 American Red Cross meddelat: 10 million tablets Quinacrine- - Atabrine - shipped ms Fenja may 23'd 1944 cost 45000dollars approx. 46 dollars 20 cents per kilogram = Sw.minister

---

Bohus och Åhus subsitut för Fenja

Sjöfartskommitten 1939 i Gtbg meddelat UD 24.8.44 attms Bohus & Åhus kan sändas ut som substitut för Fenja så snart Berlin godkänt fartygen. Bous & Åhus lågoch väntade på klarsignal i Göteborg hela set.och oktober 1944 men inget tyskt tillstådn kunnat utverkas i Berlin.Den 10.11.44 meddelade UD Sjöfartskommitten att de allierade åtagit sig att ombesörja den lokala hjälptrafiken i grekiska övärlden med eget tonnage utan lejd. "Därmed förfaller helt tanken på att sända ut Bohus & Åhus."

Besättningens uppehåll i Izmir

I mapp IX på UDHP 1745 finns räkningar som rör kostnaderna för Fenjas besättning i Izmir, med mat för 28 man på Sukran Restaurant, logi på Hotel Ankara Palas i Izmir, kläder och skor till samtliga vid 5 olika firmor, förskott tillbefh på 1003 turkpund, bilar från station i Izmir till hotellet och därifrån tillbaka till stationen, tågbiljetter för resan till Istanbul etc Allt skötts av firman Messrs.H Whittall & co i Izmir.

Egna noteringar

Snabb undergång följdes av strapatser iland.

(Se sid 19-20 om resans förspel) Fenja hade tisdag morgon 13.6.44 i lugnt och klart väder kommit 2½' från Kali vid de tyskockuperade Tolvöarna

FENJA 13.6.44

närmast norr om Bodrum på lat N 37 1,3' Long O 17 11,5',mellan Kalymnos och turkiska kusten, mycket nära turkiskt territorialvatten, då kl 05.15 en explosion träffade fartyget under botten mellan lucka 2 och 3. Nere i maskin uppfattades explosionen som mer dämpad och maskin stoppades. Från bryggan gavs livbåtslarm i sirenen. Fenja började omedelbart gå ner med förskeppet och hastigt växande slagsida STB som mycket snabbt omöjliggjorde sjösättningen av de två livbåtarna. BB utsvängda livbåt fastnade på grund av slagsidan i en plåtfläns på båtdäck och kunde inte rubbas medan STB båt, försedd med motor, som stod i skråna inte hann svängas ut i dävertarna innan Fenja sjönk med stäven före liggande nästan på sidan knappa 3 minuter efter explosionen. De 28 ombv, alla lättklädda, många barfota, en del i nattdräkt blev tvungna att hoppa överbord. Befh lämnade som sista man fartyget. ~~Stående på BB-sidan~~ Stående på BB-sidan kastade han sig ut i det oljetäckta vattnet där hela besättningen till en början simmade omkring. Ie styrman höll sin sjöfartsbok i munnen där han simmade iförd pyjamas,alla hade förlorat sina ägodelar inkl vigselringar och armbandsur. Djupet på platsen uppgick till 90 meter (50 famnar). "Det var mitt livs smärtsammaste upplevelse att se den nybyggda Fenja,vitmålad, med stora röda kors och nationalitetsbeteckningar på sidorna, försvinna i djupet," sade eferåt befh:" i 3 år har jag gått utanför spärren utan att råka ut för andra missöden än fem förlorade ankare och så skulle detta inträffa på en resa som man skulle tycka vara minst riskfylld av alla." Efter 40 minuter hade alla 28 tagit sig fram till och upp på de 2 uppflutna flottarna .Många hade inte inte hunnit få på siglivbälten. Oljenersmorda och utmattade försökte de manövrera flottarna men årorna var för korta och årtullar saknades varför det bara var att driva med strömmen. Turkiska kusten syntes i horisonten och man sökte manövrera flottarna i den riktningen bort från det tyskockuperade området. Ön Bodesane låg närmast. En liten roddbåt med en man och en pojke från Tolvöarna kunde inte lämna någon hjälp och förstod inte något av de språk kapten Sandgren sökte göra sig förstådd på. Kl 09.45 kom 2 turkiska motorbåtar till platsen efter att ha alarmerats av fiskare och tog flottarna på släp in till den gudsförgätna lilla byn Kümüsluk. Det anda ätbara man kom över där var lite bröd och några ägg samt en del primitiva klädesplagg och huvudbonader till skydd mot solen. De flest var så gott som nakna . I en motorbåt fördes de 28 männen på e.m. vidare till den större orten Bodrum som helt saknade järnvägs-förbindelse med omvärlden. Här fick de nu vänta en vecka under mycket spartanska förhållanden innan det gått att ordna vidaretransport genom Turkiska Halvmånen på ett lastbilsflak till Izmir (Smyrna) med eskort av 2 beväpnade poliser. Färden gick på dåliga vägar genom vild otillgänglig bergsterräng - oftast på smala klippvägar över gapande

FENJA 13.6.44

avgrunder och i stekande sol på det skakande lastbilsflaket. På vägen tog bilen upp ytterligare 3 passagerare. I Izmir fick man genom konsulatet hygglig inkvartering och mat och kunde komplettera utrustningen under 2 veckors väntan på tåg till Istanbul. I Istanbul var hettan pressande, tidvis upp emot 40 grader, och det tog beskickningen i Ankara 2 månader att ordna alla papper för hemresa med tåg för befh och 6 man som antecknat sig för hemresa, medan de övriga valde att mönstra på de två krigsskadade ~~klaydafartyg~~ svenska ms Wäril och Camelia .(Se sid 17-18, 21 mfl) Befh , Ie och 2e maskinisterna, Stuert, båtsman, elektrikern och matros Karlsson kom sön 20.8 med tåg till Malmö över Köpenhamn och fortsatte till Stockholm. (Se sid 7 mfl) Tågresan över Sofia-Bukarest- Budapest - Wien-Berlin-Köpenhamn hade tagit 11 dygn. I Tyskland ofta flyglarm i städerna och svåra bombskador och brist på allt. - Kapten Sandgren den 23.11 mönstrat som Ie styrman på Sveabolagets ss Regin. - (Om rättsligt efter-spel för befh se sid 16 och tidigare)

HISTORIK

Motorfartyg på 2043 brton byggt 1943 vid Finnboda varv i Stockholm av stål L. 100,1 B. 13,8 Tillhörigt Stockhoms Red AB Svea (Emanuel Högberg) i Stockholm. 3660 dw. Lev 12.4.44 Systerfartyg till Froste & Fenris. Sjösatt 26.10.43 i näravro av över 400 inbjudna med prinsparet Gustav Adolf i spetsen och döpt av prinsessan Sibylla,som av direktör Högberg fick mottaga ett silverarmband som minne av dagen. Bland de närvarande märktes statsminister Per Albin Hansson, handelsminister Ekman, CM amiral Thamm, överståthållare Nothin, landshövding Levisson,konteramiral Hans Ericsson och generalkonsulerna Axel Axelsson-Johnson och Gunnar Carlsson (Transatlantic). I stort systerfartyg även till ms Fredrika,lev 1942, men 40 dwton större och 1943 Finnboda varvs dittills största bygge. Open shelterdäckstyp med helsvetsat skrov och däck. 2 st Polar dieselmotorer på vardera 1280 ehkr med slirkopplingar och kuggväxel till propelleraxeln. 5 lastluckor i vardera däcket, 11 Mannesmanbommar för 3,6 och 20-tonslyft. Thermotankventilation.Hytter för 8 passagerare. Matsalong med helpanel i citronträ och möbler i mahogny med ett porträtt av prinsessan Sibylla på frontskottet. Röksalong panelad i Macoreträ. Kährs parkettgolv .- Manskapsinredning i poopen i 2-manshytter. - Provtur ons 12.4.44. och följande dag mönstrades besättningen. Fenja hade före leveransen chartrats av Svenska Röda Korset och var från början vitmålad och rödakorsmärkt. Strax före avgången till Göteborg lör 15.4 besökte prins Gustav Adolf och prinsessan Sibylla åter fartyget, hälsad av kapten Sandgren.
Se sid 19-20 om vidare detaljer om utresan till St.Johns i Canada för lastning på Saloniki.

SIGRID REUTER 18.6.44

BOMBAT I BRAND OCH BESKJUTET I LÅGANFALL I HAMBURG - TIO DÖDADE.

Rapport

Förtöjt i duc'dalber i Waltershoferhafen i Hamburg kl 09 sön 18.6.44 bombat i brand under flygraid. 8 dödade. Ie maskinisten brännskadad. 31 ombv Redare, Hakon Reuter,Terrassgatan 5,Göteborg. 3000 ton WB. Sprängbomber i akterskeppet under flyglarm.

Journalutdrag

Fre 16.6. 07.50 anlänt till Hamburg. 3000 ton vattenbarlast i tankarna 2c,4c och 6c. Djupg F 11'4" - A 19'1" Förtöjt i duc'dalber i Waltershoferhafen.

Lör 17.6 kl 01.30 - 03 flyglarm.

Sön 18.6 08.45 föralarm. Kl 09.05 flyglarm (Starka amerikanska bombförband angrep denna morgon Hamburg,Bremen,Hannover och Wesermünde)Under anfallet föll bomber runt omkring fartyget på land och i vattnet. C:a 09.45 föll en rad bomber på båda sidor om fartyget tätt intill fartygssidorna varvid maskinrummet sprang läck och skakningarna anställde våldsam förödelse ombord. Nästan samtidigt exploderade en bomb på förliga delen av poopens STB-sida, mellan poopdäck och båtdäck,varvid eld utbröt och akterskeppet började sjunka. Under påbörjar släckningsarbete utsattes fartyget för maskingevärseld från plan i låganfall och besättningen flydde då till skyddsrum. I omedelbar närhet av Sigrid Reuter låg ett bensinlastat tyskt motortankfartyg förtöjt i duc'dalber. kl 10.30 blåstes efteralarm och kl 12.05 faran över. En flodspruta anlänt först kl 13.45 och inlett släckningsarbetet. Jättelika bränder överallt iland. Det kunde konstatera att 8 man av besättningen och 2 tyska vakter dödats ombord eller saknades Förkolnade rester av människor påträffades allteftersom släckningen pågick. Ie maskinist Ståhl blev under släckningsarbetet svårt bränd och måste transporteras till ett sjukhus. Branden,som spritt sig över hela akterskeppet, var tidvis mycket våldsam och fick näring av olja från bunkertankarna som rann ut i maskinrummet.Ytterligare flodsprutor anlände under dagens lopp och deltog i släckningsarbetet. Kl 18 var elden ovan däck begränsad men forsatte under däck och i maskinrummet under stark rökutveckling. Besättningen inkvarterats på Wohnschiff Jupiter. Vid midnatt flöt fartyget fortfarande med djupt nersjunket akterskepp och endast 4'djupg föröver. Poopdäcket 2 meter över vattenytan.

Mån 19.6 släckningen pågått hela dygnet. Även skumsläckning satts in.Eld även i aktre pumprummet. Vattenbarlast i tank 6c släppts in i tankarna 7c, 4 STB och 4 BB för att därigenom kyla skottet till pumprummet. Elden till synes begränsad kl 20. Vid midnatt lämnade släcknings-

SIGRID REUTER 18.6.44

manskapet fartyget vars akterskepp då var totalt utbränt.

Tis 20.6 (Stor bombraid av US 8th A.F. mot oljeraffinaderierna och hamnen i Hamburg kl 09.10-09.50 - 750 plan)Besättningen, med undantag av Ie och 2e styrmännen, stuert, pumpman och matros Johansson, avmönstrats vid svenska generalkonsulatet. Kollektivpass erhållits för de avmönstrade men Gestapo t.v. nekat utresa. Passfotografier kan inte erhållas på grund av vattenbrist i staden. Ie maskinist Ståhl kvar på sjukhus. Kl 20 upptäcktes eld i styrmaskinrummet,men den kunde släckas av besättningen.

Ons 21.6 Flylarm 08.20- 11.20. Elden åter flammat upp i kylrummets korkisolering men släckts av besättningen. Hafenpolizei ilandfört kvarvarande likdelar av de förolyckade, samtliga förbrända och helt omöjliga att identifiera, sammanplockade i presenningar.

Tors 22.6 Flyglarm 00.40- 02.25. Kl 13 bogserbåten Fairplay XV anlänt långsides och inlett länspumpning av tankarna 6c,7c, 4 STB, 8 BB Kl 24 länspumpningen fortsätter. Anmodat representanter för SÅAF att komma ombord och besiktiga fartyget, men erhållit besked av densamma att OKM ansvarar för all ~~fastygsoffonsons~~ skador eftersom fartget går i ~~tysk~~ tidsbefraktning.

Fre 23.6 den avmönstrade besättningen, 16 man, avrest från Hamburg för att anträda resan till svensk hamn.

XXX XXXX XXX XXX

Mån 17.7 kl 08.15 börjat förhala assisterad av 3 bogserbåtar. Kl 09.45 börjat docka in i Howaldtwerke AG flytdocka. Kl 12.50 fartyget torrsatt och bl.a följande skador konstaterats: En större läcka i bordläggningen STB vid maskinrummet omedelbart akter om skottet till pumprummet.Plåtarna inbucklade, växlar & nitar läck runt läckan i maskin- - och pumprum.Bottenvemtilerna bortsprängda om STB i maskin- och pumprum.Bottenventilen om BB till förliga kofferdammen sprängd och plåtarna runt ventilen inbucklade.

Tis 18.7 Arbetet börjat att täta läckorna i maskin- o. pumprum.

Lör 22.7 kl 09.40 varvsarbetena avslutade.Samtliga läckor tätade. Utdockats kl 11.30 och förtöjts i duc'dalber i Waltershofershafen kl 13.10

Tis 25.7 Ie maskinist Ståhl på f.m. återkommit ombord,utskriven från sjukhus

Mån 31.7 Kl 12 bogseraren Polaris anlänt och kl 15.30 bogs.Fairplay VII Kl 16 lagt av förtöjningarna och avgått under bogsering.

Fre 4.8 kl 13 förtöjt i Kockums torrdocka i Malmö.

Ombord 8.8.44

Bror Emil Hansson

Befh

SIGRID REUTER 18.6.44

Sjöförklaring i Malmö ons 9,8.44 kl 13

Sakkunniga: Hamnkapten G.Winberg & sjökapten Gustav Lysander
Maskindagboken brunnit upp.
Besättningen genom Krigsförsäkringpoolen ass. i Olycksfallsförsäkrings AB Land & Sjö, Stockholm.

Befh Hansson: Hans företrädare, Oskar Larsson, hade under sin befälstid låtit sätta upp midskepps och akterut maskinskriven instruktion om hur besättningen skulle förhålla sig vid flyglarm med avseende på släckning av utbruten brand.Den innehöll inget om att besättningen skulle söka komma i land och uppsöka skyddsrum. Det fanns inga skyddsrum i närheten av det ställe där fartyget legat. Då i skeppsdagboken 18.6 talades om att besättningen uppsökt skyddsrum, avsågs därmed bara att de rott iland och där sökt skydd i sandgropar. Alla de 10 dödade ombord befunnit sig akterskepps. Det var 8 av besättningen och 2 tyska vakter. 2e maskinisten hade mellan förlarmet och flyglarmet sett att chiefen varit i sin hytt. En bomb exploderade i vattnet utanför chiefens hytt och troligen slogs chiefen då medvetslös av lufttrycket. Kort därpå kreverade en bomb rakt ovanför hytten och sprängde ner hela däcket.Befh själv inte varit ombord under raiden utan uppehållit sig hos [illegible] iland.Kommit ombord först kl 13 då fartyget brunnit våldsamt. De överlevande ombord genast efter bombexplosionen på poopen rott iland i livbåtarna och sökt skydd i sandhålor. Då befh infunnit sig sade han åt dem att stanna på samma ställe iland.Släckningsarbetet helt skötts av flodsprutor. Befh följt med brandmännen för att orientera dem på fartyget. Besättningen hade sedan branden utbröt inte haft någon möjlighet att utföra någon effektiv släckning. Kropparna av de 10 dödade hade varit så söndersprängda och förkolnade att all identifiering varit omöjlig. Förutom de 8 besättningsmännen dödades 2 tyska vakter ombord, den ena omedelbart vid bombnedslaget på förkant av poopens STB-sida, den andra dog kort därefter av de skador han fick vid samma tillfälle.

Ie styrman Ajnefors: 7 av de omkomna hade befunnit sig akterut just på det ställe där bomben exploderade. Detta hade han utrönt vid förhör med de överlevande. Ie styrman fört befälet ombord under befh frånvaro. Själv under anfallet varit i sin hytt midskepps i brygghuset. Den kvarlevande besättningen sökt skydd under däck. Chiefen sannolikt dödats i sin hytt. De omkomna helt söndertrasade och resterna sedan förkolnat i elden. Hela akterskeppet övertändes och det fanns ingen möjlighet för besättningen att släcka. Ie styrman fått tag i en skumsläckare, men det hade inte tjänat något till. Det brann överallt och röken var kvävande..Efter angreppet skötte tyskt brandmanskap släckningsrabetet.

SIGRID REUTER 18.6.44

Pumpman Granberg: Var vid anfallet i sin hytt akterut om STB.Kastats omkull då bomben kreverade på poopens STB-sida men inte skadats. Medan flyglarmet pågått , men innan fartyget träffats, hade han sett alla de 8 omkomna som sedan saknades. De måste samtliga ha dödats vid bombex-plosionen.Söndersprängda kroppar redan före branden legat överallt på däck och i gångarna.Omöjligt attgöra något åt branden med kemiska eldsläckare. Maskineriet vid explosionen förstörts så att det inte gåttatt sätta igång pumparna.

Matros Fritz Johansson: Kort före bombträffen sett de 8 ombord som sedan dödats vid bombnedslaget. Själv befunnit sig i sin hytt akterut på BB-sidan,ungefär mitt emot det ställe dät bomben slog ner. Kastats i skottet men inte skadat sig. Ie styrman tömt en skumspruta mot elden vilket varit helt lönlöst. Maskinrummet stod under vatten ock kunde inte användas.Ie maskinist Ståhl blivit bränd vid släckningsförsök.

UD till KK ,Sthlm 21.6.44

Härmed har jag äran meddela, att i Göteborg hemmahörande motortankfartyget Sigrid Reuter - reg.nr 8426 - nyligen skadats vid luftangrepp mot Hamburgs hamn, enligt rapport till UD från generalkonsulatet i Hamburg. Fartyget står för närvarande på grund i hamnen. Av bsättningnen saknas 8 man, vilka befaras ha omkommit. Fartygets rederi har underrättats om förestående. J Setterwall

---

SKN I tysk tidsbefraktning

Eftersom Sigrid Reuter gick i tidsbefraktning får tyska marinen saknas haveriet helt på SKN. Fartyget var försäkrat i Tyskland

---

KK memorial 6.9.44

Fartyget träffades av sprängbomber från okända flygplan vilka anföllo staden o hamnområdet. Av de omkomna befann sig övermaskinisten vid bombexplosionerna i sin hytt under det att de övriga 7 männen uppehöllo sig på däck, just å det ställe där en av bomberna exploderade.

Ex officio

Bo Bergström

På UDHP80c 3520 endast UD:s pressmeddelande.

U

Egna noteringar De döda i massgrav

De döda från Sigrid Reuter jordfästes i en massgrav på Ohlsdorfer Friedhof, där rederiet senare lät placera en liggande stenplatta med inskription. (Se T.Fredh:"Dagbok från Havet" (1980)

SIGRID REUTER 18.6.44

Crew List

Befh Bror Emil Hansson, Fredhemsgatan 1,Malmö, 26.7.00 Lund (8.5.44)
Tidigare varit 6 mån. ombord 1943 (var på Sven Reuter flyttad, 2.9.43)

Ie styrman Karl Gunnar Ajnefors, 11.8.09 Rävinge (1 år ombord)

2e styrman Sven Arnold Lindberg, 10.5.16 Södertälje

3e styrman Sven Henrik Olsson, Kungshamn, 10.8.16 Askum

+ Chief Lars Hjalmar Alexandersson, Uddevallagatan 29,Gtbg, 18.11.89 Solberga
Närmast anhörig: hustrun Hildur

Ie maskinist Carl Johan Julius Ståhl, 12.4.01 Rävsö

2e maskinist Erik Martin Jansson, 7.10.08 Härnösand

3e maskinist Johan Herbert Engström, Lambergsgatan 2:gtbg, 8.2.07 Piteå
Fader: Jonas Engström, Piteå-Långnäs

Pumpman Henning Oliver Granberg, 28.8.04 Frötuna (23.11.43)

Båtsman Julius Kelm, 24.2.99 Nev Podole,Polen.

Timmerman Uno Arvid Wilhelm Kihlman,Skaftö, 27.11.00 Skaftö

Matros Fritz Levin Johansson, 27.12.14 Mjällby (12.6.41)

Matros Karl Birger Nilsson, 7.12 01 Rinna

Matros Gunnar Hilding Henriksson, 24.6.09 Skrea,Falkenberg.

Lättmatros Bertil Henry Karlsson, Skaftö, 16.12 21 Skaftö

+ Lättmatros Harry Albert Emanuel Karlsson, Gräslinge Åby, 25.2.19 Östra Ny.
Fader:David Karlsson, gräslinge Åby

+ Lättmatros Victor Bertil Nilsson, Mellerud, 30.10.17 Holm
Fader Victor Nilsson, Outvik, Mellerud

+ Jungman Stig Lennart Oskar Puxon, Ekedalsgatan 51,Gtbg, 5.9.24 Göteborg
Fader:sjökapten Verner PUxon, Gtbg.

Jungman Nils Sture Lundberg, 19.10.19 Bygdå

Jungman Hans Erik Petterson, 1.6.21 Motala

Svarvare Lars Olof Carlsson, 29.12 22 Gtbg

Ie motorman Gustav Axel Gustavsson, 18.4.91 Stockholm

2e motorman Axel Hilding Nilsson, 9.5.04 Högby

2e motorman Karl Victor Blomkvist, 17.4.10 Göteborg

+ 2e motorman Sven Hugo Ynner, Alstorp, Oscarsström, 13.3.12 Enslöv
Hustru Greta Ynner.

+ Motorelev Johan Einar Grundberg, Skalhamn, Lyse, 28.2.25 Skalhamn
Fader,Elof Grundberg, Skalhamn, Lyse, Bhl

Stuert Axel Gösta Krantz, Göteborg, 2.12 02 Gtbg

Kock Nils Otto Brodin, Malmö, 17.12 03 Malmö

Salongsuppassare Bert Gunnar Lundberg, Göteborg, 4.10.24 Gtbg

+ Mässuppassare Åke Arnold Eugen Hansson, Jägaregatan 9,Gtbg,7.8.26 Gtbg
Fader: Adolf Hansson, Göteborg

+ Två tyska vakter ombordäven dödade.

SIGRID REUTER 18.6.44

Två svåra dagraider mot Hamburg

U.S.8th Airforce fällde den 18.6. och 20.6.44 i två stora räder bombmattor från 7000- 8000 meters höjd över centrala Hamburg. Raiden på morgonen söndag 18.6 var riktad främst mot hamnen och varven men drabbade de i juliraiderna 43 förskonade delarna av innerstaden värst. Bl.a övertändes och totalförstördes en av stadens äldsta kyrkor, St.Jacobi i Steinstrasse, Deutschlandhaus am Gänzemarkt, Det Haupfeuerwache am Berliner Tor das Museum für Hamburgerische Geschichte, die Kunsthalle am Glockengiesserwall, das Staatliche Schauspielhaus an der Kirchenallee, varuhuset Karstadt mfl kulturella- och offentliga byggnader. 230 bostadhus totalförstördes 312 blev svårt skadade. Av 949 i skyddsrum och källare levande begravda människor kunde 485 räddas levande. Vid fullträffar i fullsatta skyddsrum dödades 224 kvinnor, 181 män och 47 barn. I raiden deltog över 800 bombplan ,de flesta av typ Liberator, med starkt jaktskydd som gick i låganfall med automatkanoner, bl.a. mot den brinnade Sigrid Reuter,detta endast för att förhindra släcknings- och räddningsarbetet. - Den stora raiden tis. 20.6 riktades mot oljeraffinaderierna. 1500 bombplan och över 1000 eskorterande jaktplan lade bombmattor över oljeindustrianläggningarna i Hamburg, Ostermoor,Pölitz, Misburg, Fallersleben och Magdeburg. 700 plan slog ut alla raffinaderier och liknande anläggningar i Hamburg kl 09.10-09.47. En av de stösta oljebränder som förekommit i världen utvecklades på Rhenania-Ossags område i Ebano och den av brinnande olja täckta 4.Seehafenbecken in Harburg. Inom 24 timmar hade tyskarna nedkämpat alla dessa bränder, men förstörelsen var 100%-ig och innebar början till slutet för rustningsindustrin. - Flera andra svenska fartyg skadades i raiden den 18.6. Sigrid Reuters befh var iland och besökte mäklaren då anfallet inleddes och kom ner till sitt brinnade fartyg först kl 13. Besättningen rott iland i BB båtar och sedan legat i bombkratrar och avvaktat i hopp om att inge fler bomber skulle falla på exakt samma ställe.Den flodspruta som kom till det brinnande fartyget, vars maskinrum vattenfyllts genom bombläckorna, följdes av ytterligare 4 flodsprutor under e.m lopp. Kl18 var elden över däck nerkämpad men oljan i maskinrummet kunde inte släckas och det tog ytterligare ett dygn innan branden dog ut helt. Akterskeppet var då en enda skrothög. Av de 10 döda återstod en förkolnad askhög i en presenning. Eld flammade dock upp då och då fram till den 22.6. Först den 17.7 kunde Sigrid Reuter dockas vid Howaldtswerke för prov. tätning av bordläggningen akter. Den 4.8. inbogserades fartyget till Malmö och låg vid Kockums för reparation i 13 månader. Efter provtur avgick S.R 23.9.45 från Malmö till NewYork.

Se även historik sid 7

SIGRID REUTER 18.6.44

Historik

Motortankfartyg på 5624 brton byggt 1926 vid Götaverken av stål. (Ex Raila) L. 119,5 B 16,8 Tillhörigt red AB Reut (H.A.Reuter) i Göteborg. 7700 dw Götaverkens tredje tankfartygsbygge.(Nr 1 var Hamlet, No 2 Oljaren) - Sjösatt som Raila 19.12 25, lev 6.3.26 till Red A/S Ruth (Hagbard Wage) i Oslo. Gjorde fartprov vid Ven 7.3.26. Systerfartyget Bianca (lev 8.5.26) till samma rederi sänktes den 30.3.41 på Atlanten då hon med tyskt prismanskap var på väg till fransk hamn med fångar som överförts till havs från slagskeppet Scharnhorst. Då engelska flottstyrkor dök upp öppnade tyskarna bottenventilerna. - Raila blev Sigrid Reuter i nov 39 då hon inköptesa av red AB Reut från Oslo. Det norska rederiet redovisade en försäljningsvinst på Raila på 2.224.115 kr. - Fartyget hade 15 lasttankar,en djuptank och ett torrlastrum. Två långsskeppsskott med hög genomgående trunk. 2 propellrar. 2 st Götaverken B&W 6 cyl 4-taktsmotorer av trunktyp på tillsammans 2800 ihkr. I brygghuset midskepps inredning för befh och styrmän samt redarhytt. salong med bröstpanel i polerad mahogny och därovan panel i ~~xxxxxxx~~ flammig ungersk ask. Maskinbefäl, motormän ochövrig besättning i poopen. Vintern 1953-54 låg Sigrid Reuter vid djupkajen i Luleå södra hamn som oljedepå för OK med endast 3 man ombord som vakter. Såldes nov 54 för 650.000 till And.Smiths Kolimport AB i St-hlm och fick namnet Oilsmith. Låg vintern 1954-55 som oljedepå vid Gåshaga,Lidingö men gjorde våren 1955 2 resor varav en till Rotterdam. Vintern 1955-56 låg fartyget i Västerås som oljedepå för kraftverket och inköptes okt 55 av Kungl.Vattenfallsstyrelsen och fick namnet Isefjord. Efter ytterligare några år som depå-och bunkringsfartyg såldes Isefjord i juni 1958 till John S.Latsis Esq. i Aten för 60.000 pund och försvann som Spyros från våra breddgrader.



HAMBURG 18 6 44

BJÖRKÖ 18.6.44

SKADAD I HAMBURG UNDER SAMMA RAID SOM FÖRSTÖRDE SIGRID REUTER

Journal

Lör 17.6 44 kl 14.30 förtöjt vid kaj i Kohlenhafen i Hamburg assisterad av 2 bogserbåtar för lossning av malmlast från Oxelösund.

Sön 18.6 kl 08.40- 11 flyglarm. Under flyglarmet var Hamburg målet för angreppet. Dussintals bomber exploderade i vattnet 15-20 meter från fartyget som i svallvågorna rullade så hårt vid kajen att 2 förtöjningswirar sprängdes. Vibrationerna och skakningarna fick glas och glaskaraffiner i hytterna att springa sönder. Om skador uppstått under vattenlinjen har ej kunnat konstateras. Fartyget är tätt men ett par nagelläckor har märkts i bordläggningen akter.

Tis 20.6 kl 07- 11.10. Under flyglarmet var Hamburg åter målet för angreppet och upprepades i huvudsak det som var under söndagen.

Ons 21.6 kl 08.30- 11.40 flyglarm. Kl 16 fartyget utlossat.

Tors 22.6 kl 07 avgått från Hamburg assisterad av lots och 2 bogserbåtar.

Nordenham 24.6.44

H.Boklund	Gustaf Hoppe	O.Lindén
1e styrman	2e styrman	Befh

(Insänt till SKN av Rexbolaget,Sthlm 11.7.44)

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger 22.8.44 besiktigat Björkö i Beckhomsdockan,Sthlm. Gällde även skador som uppkom den 29.7.44.

Bordläggningen: Skarpa bucklor och hårda intryckningar i botten såväl som i bordläggningen,särskilt om STB .3 plåtar färnyas,12 riktas, 6 spant resp bottenstockar uppriktas,2 kapas och förnyas.85 naglar förnyas. Båda slingerkölarna upprikats. 27 sidowebbspant uppriktas om STB, 8 om BB. Skottet mot BB kolbox uppriktas.

Lastrummen: 115 fack ny garneringscement,ny bottencement, garnering kompletteras. 1 stötta omnitas i förrummet

Bottenkranarna: En armerad cementkista runt ena kranen borttages och ventilen förnyas.Alla bv öppnas, inslipas och hoppackas åter.

Länsledningen: Rep. av rör som erforderligt.

Propelleraxeln: Indrages & utskjutes åter. Spruckna spetaar på 3 propellerblad uppmejslas och svetsas.

Däck: Omfattande skador av splitter och av fartygets rullningar och törnar mot kajen. Ankarspelets avloppsrör förnyas. 178 lösa stolpar i ankarkättingarna fastsättas. 3 stolpar förnyas i BB kätting.Flaggstången på poopen som sönderspltrats förnyas helt. STB förliga dävert på båtdäck riktas. 2 brädgångsportar och 5 stöttor på akterdäck stb riktas. 8 meter brädgångslist riktas.1 brädgångsplåt förnyas, en rikats.

BJÖRKÖ 18.6.44

Ventilglas: 4 spräckta ventilglas och en ram förnyas .

Kostnad 53416:- (Exkl glas & porslin som rederiet anskaffat)
Björkö kom till Finnboda varv 19.8.44, låg dockad 19.8- 2.9, haverireparationerna avslutade 7.9 men sedan utfördes fram till 14.11 ombyggnadsarbeten för rederiets räkning för 90.000:- av bl.a hytterna och en avmagnetiseringskabel installerades för 15000:-
Björkö låg sedan upplagd tills fredstrafiken kom igång i maj 1945.

Assurans

SKN 28.10.46 betalat SÅAF 63.567:98 för krigsskador inkl skador från 29.7.44

Historik Egna noteringar

Lastångare på 2260 brton byggd 1924 i Schiedam (New Waterway Shipbuilding Co) av stål. (Ex Phyllis Seed) L. 89,4 B. 13,7 Tillhörig red AB Rex (Ragnar Källström) i Stockholm. 3750 ton dw. 855 ihkr triplemaskin av varvets fabrikat. Inköpt maj 1933 för 9500 pund från Seed Shipping Co Ltd i New Castle och fick namnet Björkö. Kom på sin första resa som Svensk till Stockholm den 19.6.33 med kollast och gick 23.6 till Oscarshamns varav för klassning. Gick 1940-44 på Tyskland med malm- och kollaster utan allvarligare krigshaverier. 27.9.43 flygattack vid Borkum, 18.6.44 bombad i Hamburg och 29.7.44 bombad i Bremen.

Till botten i Wesermynningen efter kollision 6.11.1953.

7 man fick sätta livet till då Björkö förliste fre kväll den 6 .11.53 i Wesermynningen på resa Västerås-Ijmuiden med last av 3350 ton järnmalm. I mörker, god sikt och någon sjöhävning befann sig Björkö kl 21.40 i den minfria leden 3' N. Weser fyrskepp utanför Wangeroog, 30' NW bremerhaven, då 3e styrman Bengt Olof Englund, Fidenäs, 27 år, varskodde befh Ernst Gösta Bostedt, Lidingö, 46 år, som befann sig i karthytten, att ett fartyg närmade sig med hög fart på skärande kurs i c:a 60 graders vinkel mot BB låring trots att det var väjningsskyldigt. Befh rusade ut och gav en lång lystringssignal i ångvisslan men det andra fartyget närmade sig med oförändrad kurs och fart för att slå back och börja gira BB först några sekunder innan hon kl 21.45 i 110 vinkel rände in med sin fallande stäv 1½-2 meter i Björkö midskepps varvid BB livbåt och båtdäcket bröts sönder och BB bryggvinge ramponerades. Fartyget gled sedan längs Björjös BB-sida föröver och tryckte in brädgångar och bordläggning innan hon gick klar. Befh läste namnet Seawind på bogen. Ett Libertyfartyg hemmahörande i New York, 7176 brton, tillhörigt the Sea Traders Corp men chartrat av Military Sea Transport Service för trupptransporter och nu på utgående från Bremerhaven mot N.Y utan passagerare. Livbåtsalarm blåstes genast i ångvisslan.

BJÖRKÖ 18.6.44

och de 25 ombv på Björkö svängde ut och klargjorde STB båt och arbetsbåten medan pumparna ~~skarakdes~~ startades. Befh ansåg efter en hastig undersökning att fartyget borde kunna sättas på grund eftersom skadorna tycktes ligge nästan helt över vattenlinjen och pumparna kunde hålla undan vattnet i förrum och maskin. Den 27-åriga kvinnliga telegrafisten Aune Mirjam Eskola från Helsingfors - telegrafist vid Finska fronten som 17-åring - som gjorde sin första resa med Björkö och tillytätt sin vakt kl 21 fick kl 21.50 order av befh att sända SOS.Elbe-Weser Radio larmade lotsaar,högsjöbogserare och livräddningsstationer i närheten och tyska m/t Larkland 20' från kollisionsplatsen ändrade sin kurs och satte högsta fart. Under tiden forcerade Björkö med full fart och pumparna igång in mot flodmynningen och mötte efter 26 minuter lotsångaren Ludwig Plate. Fribordet hade inte minskat nämnvärt men då lotsen Otto Barnekow bordat och full fart åter slogs i maskin började Björkö hastigt få STB slagsida och gå ner med akterskeppet,tydligen därför att framfarten rivit upp läckorna under vattenlinjen. På kortare tid än 30 sekunder sjönk Björkö med aktern före och drog ner alla ombord i djupet. Strax innan hade från Seawind,som låg i närheten, sänts en telegrafisk förfrågan om hon skulle sända över livbåtar ,men denna förfrågan hann aldrig besvaras.STB båt blev kvar i dävertarna. Telegrafist Eskola satt in i det sista vid sändaren men då hon hörde befh ropa till Lotsen på bryggan:"Nun geht es nicht länger!" slog hon med nyckeln :" Now sinking." just som befh ryckte upp dörren och ropade:" Ut! Nu får vi hoppa!" Vattnet kom då in över båtdäck akterifrån och hade nått bryggan. Befh, Lotsen, rorsman och telegrafisten kastade sig överbord ocg drogs ner av suget flera gånger. Vattnet var 12-gradigt.De kom upp i ljuskäglorna från lotsångarens strålkastare och livbåtar var redan på väg. Tyskarna utförde ett snabbt och effektivt räddningsarbete och hade inom 17 minuter tagit upp 19 överlevande.Den siste var lotsen som då var färdig att ge upp. Två döda påträffades flytande på sina livbälten. Det var 1e maskinisten Karl Konrad Karmgård,Stockholm,54 år - som varit 4 år ombord - och 2e maskinist Pierre Fredrik Söderberg, Stockholm, 57 år, som båda dött av hjärtslag. Fem man skanades. Chiefen Johan Gottner Englund,Stockholm, 64 år, som varit 20 år ombord och som i december skulle gått iland för gott, donkeyman Elve Theodor Andersson, Trelleborg,56 år, som varit ombord sedan 1948, eldare Kurt Fabian Olsson från Hökestad,23 år,som vait i ~~kxx~~ eldrummet, jungman Paavo Eiiski,Neder-Kalix, 23 år och kocken Magne Hansen, 22 år, född i Hamar men bosatt i Nyköping. Hamnläkaren i Bremerhaven mötte lotsångaren Ludwig Plate med en av Hafenpolizeis motorbåtar ute till sjöss och i Bremerhaven väntade ambulanser. Lämparen Paul Tuominen,Tammerfors, 54 år, fördes svårt medtagen till sjukhus liksom telegrafisten som fått en nervchock och ytterligare 9 man som fått skador av olika slag. Seawind kom in till Bremerhaven på

BJÖRKÖ 18.6.44

morgonen 7.11 utan skador. I gryningen hittades kockens och donkeymannens lik ilandflutna vid Wangerooge. Sökandet efter de andra tre inställdes först den 8.11 - Björkös vrak återfanns på 16 meters djup med master och skorstenstopp över ytan på lat N 53 52,5′- lomg O 7 56′. 15 man från Björkö kom på f.m 11.11 till Malmö från Köpenhamn . Telegrafist Eskola reste hem till Helsingfors över julen. Björkös undergång togs upp i en artikel i "Der Stern" nr 47 den 22.11.53 under Rubriken:" Eine Frau ruft SOS."
Den 17.12 dykarundersöktes vraket och man fann att den malmlastade ångaren redan grävt ner sig betydligt i den lösa bottnen av lera och fin grå sand och att en bärgning inte skulle löna sig.Björkö måste lämnas åt sitt öde på fartygskyrkogården i Wesermynningen.

Krigshaverier: 27.9.43 flygattack vid Borkum
18.6.44 bombad i Hamburg
29.7.44 Bomad i Bremen

KORSÖ 18-20.6.44

BOMBAD I BREMERHAVEN 18.6 OCH UTANFÖR KIEL PÅ HEMRESAN DEN 20.6

Journal

Lör 17.6.44 kl 11.30 all last intagen i Nordenham : 3855 ton koks varav 798 ton på däck. Djupg F 20′-A 21′. Avgått från Nordenham 12.30 med lots ombord assisterad av 2 bogserbåtar. Kl 13.15 ankrat på Bremerhavens redd i väntan på konvoj.

Sön 18.6 kl 08.50 flyglarm. Omkring kl 10 observerades stora formationer flygplan på stor höjd närma sig Bremerhaven och strax därpå bombades Bremerhaven och närliggande trakter. Ett stort antal spräng- och brandbomber föllo ner i kanalen runt om Korsö och bland bebyggelsen iland men Korsö undgick att träffas. Kl 11.25 blåstes Faran över.

Mån 19.6 kl 04.40 lättat ankar och fortsatt under lots ledning. Kl 18.50 förtöjda i Brunsbüttels sluss.Kl 20.15 fortsatt resan genom Kielkanalen

Tis 20.6 kl 04.20 avgått från Holtenau sluss och 05.25 lämnat lotsen vid Kiels fyrskepp samt fortsatt resan.Kl 07.30 gavs flyglarm från en passerande minsvepare. Kl 07.45 observerades flera stora formationer flygpl på stor höjd passera över Korsö. Omkring 08.30kom ett plan på låg höjd i närheten av Korsö och fällde 5-6 bomber som exploderade i vattnet. Härvid skakades fartyget kraftigt men något läckage har ej kunnat förmärkas. Kl 10.30 Faran över. Fortsatt resan.

Fre 23.6 19.30 anlänt till Stockvik och förtöjt på lossningsplatsen.

H.G.Henricsson	Ivar Strömberg	Stockvik 30.6.44
1e styrman	2e styrman	Bengt Isberg
		Befh

Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger 30.10.44 besiktigat Korsö i Beckholmsdockan,Stockholm
I denna besiktning ingick även skador från bombningen 30.8.44 i Stettin. men skadorna från den 18-20-6 var de väsentliga. Bombningen 30.8 endast förvärrat tidigare skador på barriärerna på brygg- & båtdäck.

Bordläggningen: Intryckningar typiska för skakningar vid bombfällning.
3 plåtar förnyas STB, en riktas på plats på 2 ställen,en riktas efter losstagning, 2 plåtar riktas om BB ,14 spant uppriktas om STB ,ett om B

GarneringMM: 15 fack rännstenscement,17 fack garneringscement förnyas.
Garnering förnyas delvis, skadad bottencement i tankarna förnyas.

Propelleraxeln: Indrages för besiktning.Ny talg i navet. 2 krökta propeller blad uppriktas, ny spets påsvetsas ett blad,2 sprickor svetsas.

Rodret: En fyllnadsklots av ek mellan roderlapparna förnyas.

Rummen: Smärre skador åtgärdas

Backen: 2 barriärstöttor svetsas.

Båt- & bryggdäck: Barriären uppriktas & svetsas.

KORSÖ 18-20.6.44

Fördäck: Ny huv till ett luftrör BB,diam 4 dm.
Midskepps: Sidohustes förliga tvärskeppsskott uppriktas på 2 ställen.
Kostnad 2370:-

Korsö kom till Finnboda 20.9.44, låg i docka 28.10- 7.11, reparationen var klar den 10.11 men Korsö kaxk kvarlåg till i början av december för arbeten för rederiets räkning. Förhalades sedan till uppläggningsplats i väntan på krigsslutet.

Assurans

SKN 18.11.46 till SÅAF 31509:05 inkl skador från 30.8.44
SKN 16.9.47 till rederiet 1677:87 inkl kost & hyror.

Historik

Se Korsö 1.7 43

Övriga krigshaverier

13.4.43, 26.11.43, 18.6.44, 5.8.44, 30.8 44.

1) ELLINOR 20.6.44

NÄRA ATT ÖVERTÄNDAS VID OLJERAFFINADERI UNDER STOR BOMBRAID MOT HAMBURG

Rapport

Tis 20.6.44 bombskadad vid Reiherstieg Kaie, Antracitwerke,Hamburg med rumslast av 1292 ton järnmalm. Ingen av de 17 omvv skadades. Djupg F 13'- A. 15'.

Journal

Tors 15.6.44 avgick Stockholm kl 13.45 med last av järnmalm. Bunkers 70 ton kol/9 ton per dygn.

Mån 19.6 kl 11.45 anlänt till Hamburg och kl 18-18.45 förhalat med lots och 2 bogserbåtar till Antracitwerkes kaj.

Tis 20.6 börjat lossa med en kran kl 08 då flyglarm gavs. Fartyget låg i centrum för angreppet. Otaliga bomber exploderade på kajen, den närmaste c:a 50 meter från fartyget. Den närmaste bomben i vattnet exploderade c:a 10 meter från fartyget och en vattenkaskad föll över däcken. Ett olje raffinaderi som låg tvärs över kanalen på c:a 70 meters avstånd fick ett stort antal fullträffar.Starka explosioner av oljecisterner som flög i luften uppstod och allt var ettbrinnande eldhav med svarta rökmassor flera 100 meter uppåt. Rökmassorna vällde in över fartyget åtföljda av brinnande föremål och exploderande bensinfat.Hela kanalen fylldes av brinnande olja men i sista ögonblicket kastade vinden om och den brinnand oljan gick klar fartyget. Skadorna ombord blev ganska omfattande. Av de som hittills observerats må nämnas: I BB bordläggning sprang nitar i mängder genom tryckvågorna från lucka 1 till i höjd med lucka 4 ocg genom splitter och nedfallande föremål uppstod bucklor och skador i däck, skott och bordläggning. Nästan allt glas och porslin ombord krossades. Fartyget belades med ett tjockt lager av olja och sot.En del lanternor krossades, i maskin sattes lysmaskinen och brandpumpen ur funktion ,förvärmaren och spilloljetanken slets loss av skakningarna,marginalplåten spräcktes i förråden skadades och förstördes proviant,sprit- & tobaksvaror och i hytterna personliga ägodelar. Kl 19.15- 20 förhalades fartyget till Strandhafen.

Ons 21.6 - tors 22.6 Uppröjning ombord efter angreppet .

Hamburg 24.6.44
Gunnar Gleisner
Befh

(För fortsatta journalutdrag se SKN EIII ,sid 2)

Maskindagboken

Tis 20.6 Fortsatt att vaska vitfärg i maskinkappen kl 06.30 fram till kl 08 då flyglarm blåstes. Den följande bombfällningen åstadkom vattenkaskader som åter förstörde vitfärgen i skylightkappen. Bland de skador som efter

ELLINOR 20.6.44

efter en ytlig undersökning kunde konstateras märks: Konsolerna för spillvattentankarna har slitits loss från spanten (11 nitar å varje konsoll), förvärmarens övre fastbultning brusten, generatorn strömlös,troligen p.g. av kabelbrott, brandpumpens stativ bräckts å förkant närmast cylindern, båda wc:s avloppsrör avslitna strax ovanför klaffventilerna i bordläggningen. Div bultar i maskinbäddar etc sprungna. Eldare Kaar stukat vänstra handen. Senare varseblivit en läcka bakom ett spant på sidan av BB panna.

Crew list (Kompl SKN)

Befh gunnar Karl Magnus Gleisner,Källvägen 14,Råsunda,8.7.05 (19.1.44)
1e styrman Nils Erik Johnsson, Stockholm, 25.12.12 (5.5.44)
2e styrman Gunnar Evald Karlsson, 17.10.19
Chief Karl Edvard Murfält, Nätra, Köpmanholmen, 10.3.93 (4.5.44)
Maskinist Gunnar Erik Dahllöf, 4.6.97
Stuert Gustav Ragnar Persson, Stockholm, 19.3.96 (15.5.44)
Kock Stig Birger Bäckman, Sthlm, 5.6.18
Matros Rickard Birger Linussob, Kinna, 7.2.10 (6.11.43)
Matros Thure Klas Löfgren, Lindholmen,Vingåker, 26.3.81
Lättmatros Aage Norman Strömsvaag, 6.7.13 (Norrman)
Lättmatros Jöns Erik Eriksson, Hackås, 26.8.17
Lättmatros Victor Engberg, 22.3.14
Smörjare Sven Alfred Petterson, 19.9.07
Eldare Karl Evert Kindstrand, Edsbruk, 10.4.99 (11.4.44)
Eldare Elis Vidar Eriksson, 10.2.10
Eldare Johann Reinhold Kaar, 4.1.95 (Est)
Maskinelev Sture Erik Johansson, Sandvångsgatan 34,Landskrona, 30.5.19

Sjöförklaring ombord i Hamburg 28.6.44 kl 14.30

Hölls inför attaché C.C:son Kjellberg från generalkonsulatet,Hamburg.
"Om tiden för sjöförklaringen har Firman Duncker & Joly såsom representant för SKN icke kunnat underrättas p.g av de svåra post - & telegrafförbindelserna. Förutom vittnena infann sig herr Gustaf Flacke för mäklaren, Frachtkontor Junge & Co,Hamburg. Ingiven rapport och besättningslsita upplästs.Ingen av fartygets handlingar gått förlorad. Befh och 12 styrman, chiefen, matros Lunusson och eldare Kindstrand förklarat siginte ha nåbot att tillägga. (Protokoll ingick till KK 6.7.44)

KK memorial 4.8.44: Skador förorsakade av bombfällning under flyganfall.

Ex officio Bertil Lindhé

SKNEIII vol 306

Kompletterande journalutdrag

Fre 23.6.44 kl 17.25- 18.30 förhalat till Kohelnhafen med assistans av bogsbå

ELLINOR 20.6.44

Lör 24.6 Lossat malm 07.30- 16.45 då hela lasten var utlossad.Därefter förhalat till Holthusen Kaj.

Sön 25.6 Flera flyglarm under dygnet. Hållit dagen i helgd,inget arbete utförts.

Mån 26.6 Klassens ombud besiktigat och bestämt om prov. reparation på utsidan . Upprepade flyglarm.

Tis 27.6 Bunkrat 07.30-09. På e.m förhalat till Togo Kaj med 2 bogserbåtar och lots i och för reparation.

Ons 28.6 I avvaktan på att reparationerna skall börja. Avgivit sjöförklaring ombord. Konsulatets lokalerförstörda.

Tors 29.6- fre 30.6 Reparerat fram till kl 16 30.6

Lör 1.7 Kl 08.1009 förhalat till Holthusen kaj,börjat lasta kol sedan klassens ombud givit tillstånd att ta full last till Sverige.

Sön 2.7 Kl 14 färdiglastade och avgått från Hamburgkl 16 assisterad av en bogserbåt. Slussat i Brunsbüttel 21.30-22.25.

Mån 3.7 Slussat i Holtenau 07.50- 08.45 och kl 09 på order abkrat för avmagnetisering.

Tis 4.7 legat och väntat på plats på avmagnetiseringsbanan.

Ons 5.7 Avmagnetiserat kl 14-16.Efter kompassjustering fortsatt 18.50 och passerat Laboe signalstation 19.15. Kl 20.10 lämnat losten vid Kiels fyrskepp.

Lör 8.7 förtöjt kl 11.10 i Värtahamnen i Stockholm.

Tis 11.7 Utlossade kl 13.Förhalat till Ekensbergs varv 13.40-16.

Fram till lör 29.7 reparerat krigsskadorna vid Ekensbergs varv.

Stockholm 11.11.44

Gunnar Gleisner

Befh

Provisorisk reparation i Hamburg 29-30.6 44

Arbetet utförts av folk från J.Basilius & R,Laddey. RM 871:50

Schaden durch feindeinwirkung:

Leakage an BB seite,der durch abgesprungene Nietköpfe, enstanden ist,beseitigt. Die über Wasser befindlichen Nieten el. geschweisst, die unter Wasser befindlichen Nieten,die durch Taucher festgestellt sind, von der innenseite der Bordwand ausgebrannt und durch Nietschrauben abgedichtet und mit Zementkästen versehen. Die Leckagen befanden sich im bereiche der Luken 2 und 3 und im Heizraum. Der schadhaften Dynamo der Lichtmaschine mit Spulen und Leitung abgemessen und den Schaden beseitigt.

Matreial: Nietschrauben, Electroden, 6 fach Zement,Sand, Hanf & Bleiweiss uzw. Die Arbeiten mussten in Tages - & überzeit ausgeführt werden.

========

ELLINOR 20.6.44

Krossat glas o.dyl ombord

18 kaffe- & 12 thekoppar med fat, bolagsmärkta, ett dussin av vardera grogg-, öl, - vin- , snaps-, likör- och cognacsglas,samt 2 thekamnor, 16 glasassietter, 2 bringare, 6 salladierer, en karaff, 2 stekfat, 2 såsskålar, sopp soppterriner och 19 tallrikar.
Red AB Strim levererat en del från eget lager, det övriga köpts från Otto Gahm, Götgatan 16,Stockholm. Totalkostnad 366:72

Besiktningsinstrument

Sjökapten Anders Edgren besiktigat Ellinor 12.7.44 vid Ekensbergs varv i Stockholm

Bordläggningen 22 plåtar ,huvudsakligen på BB-sidan svårt bucklade i E,F.G-tråken, varav 7 måste förnyas. Dessutom måste 54 spant riktas 200 spridda naglar förnyas ävensom rännstenscement och 2 pålägg för bottenventilerna. De sistnämnda måste öppnas, rengöras, inslipas och åter fastpackas.

Kommandobryggan: 8 nya fönsterglas, ramarna justeras.Ny takpapp för förkant av styrhytten.Splitterskyddet av plan, takpapp och aska omplacerats. Dörren bb till styrhytten repareras.

Salongen: 4 nya fyrkantsfönster

Navigationshytten: 2 skåpdörrar repareras.

Lotshytten: 2 nya ventilglas.

Inalles 15 nya ventilglas ombord, bl.a i stuerts hytt och förrådet.

Salongshuset: En pilaster i teak med fält i fur förnyas. Ny lampkupa i styrhytten. 3 nya lampkupor i 1e styrmans hytt, en i kookens hytt.

Båtdäck: 300 löpmeter trädäck drives o beckas.

Kabyssen: Ny dörr med karm,lås & beslag. Ny pump insätts med nya rörledning,ny utlämningslucka för mat med ny ram.

Poopen: Ny pump med bädd och rörledningar.Barriärgrinden riktas.

Luckorna: Ny presenningar, 2 bommar riktas.

Maskinskylightet: 5 nya glas.

Lanternor: Nya för- & akterlanternor för fotogen.

Dörrar: Repareras i 2e maskinistens och en matroshytt.

Lampkupor; 10 kupor i div hytter förnyas.

Glödlampor: 50 st förnyas mm mm

Maskinrummet: Genomgång av allt maskineri, allt utöppnas,losskopplas, upplyftes,nedtages, provas, besiktigas osv.
Tankarna tryckprovas. Lösa nitar och naglar i brickor, stag och vinklar förnyas, 2 nya tvärstyckslager på HT tvärstycke, 6 underhalvor i ramlagren i tunneln förses med vitmetall, 12 nya kopplingsbultar i axelledningen, alla rörledningar losstagas,glödgas, provas inkl ny

ELLINOR 20.6.44

isolering, nya fötter till donkeypumpen, den sönderbräckta brandpumpen (ny 1942) kasseras och ny pump insättes, förvärmaren kasseras och en ny insätts för 7000:-. Konsolerna till spillvattentanken uppriktas och 6 rörledningar riktas, genomgång av allt elektriskt samt winscharna, 4 nya eldstadsbryggor i pannorna, reparation av durkbärjärnen i eldrummet,en ny reduceringeventil mm mm

Ellinor kom till varvet 11.7.44, låg i docka 5-22.8, reparationen klar 2.9.44 då fartyget lades upp i väntan på krigsslutet.

Kostnad 78.625:-

Assurans & effekter

Eftersom fartyget inte förlist ersatte SKN rederiet med endast 200 kr för förstörda ägodelar. Befh fått kläder för 447:- förstörda,lättmatros Engberg för 273:- etc. Totalt ersatte rederiet 2273 kr till befh och 12 man.

SKN 17.10.44 betalat Edgren 1000:- för besiktningen
SKN 1.12.44 ersatt rederiet med 98077:69 för skada & kostnader
SKN 18.12 44 ersatt rederiet med 200:- för effekter.

Egna noteringar 341 flygande fästningar över Hamburg

Das OKW meldetet 21.6.44: " Starke Nordamerikanische Bomberverbände führten am gestrigen vormittag Terrorangriffe gegen Hamburg, Hannover,Stettin ond Magdeburg. Es entstanden schäden und Personenverluste. Luftverteidigungs-kräfte vernichteten 58 feindliche Flugzeuge,darunter 49 viermotorige Bomber. Weitere 23 viermotorige Bomber mussten nach angriffen unserer Jäger und Zerstörer auf Schwedischen Gebiet notlanden. "

Totalt 1500 B-17 Flygande Fästningar och Liberatorplan B-24:or med eskort av över 1000 jaktplan ur U.S.8th A.F. fällde den 20.6.44 4252 ton spräng-och brandbomber över främst syntetbränsle-och oljeindustrier i bl.a Harburg, Hamburg, Misburg, Fallersleben, Pölitz och Ostermoor. Tyskt Flak och jakt-plan sköt ner 50 bombplan och 5 jaktplan mot en egen förlust på 28 jaktplan. Zg 76, under major Kowalewski, sköt ner 15 st B-17-plan och förlorade 2 egna plan. - Mot oljeindustrier och hamnen i Hamburg fällde 341 B-17 Flygande Fästningar 1298 ton bomber, medan 113 plan fällde 334 ton över Rhenania och Ebanos oljeraffinaderier i Harburg och 12 B-17 bombade Brunsbüttels slussar med 34,7 ton. Förutom Ellinor skadades i Hamburg svenska ss Banana och Grim. Av de 466 plan som bombade Hamburg, Harburg och Brunsbüttel sköts 7 mer och 349 skadades. Av de senare nödlandade 18 plan i sydsverige på e.m 20.6. 12 st Liberatorbombare gick ner på Bulltofta följda av 4 st plan av typ B-4 JS,medan en B-24 kraschlanande vid Klagstrup och en i Röstånger.-
De för anfallet mot Hamburg avdelade förbanden flög först förbi staden

ELLINOR 20.6.44

men vände om då de nått Schwerin-Lüneburg och satte sedan kurs på Hamburg. Kl 09.10 - 09.47 passerade de olika anfallsvågorna från olika riktningar anfallsmålen på mellan 6000 pch 8000 meters höjd i klart soligt väder och fällde sina bombmattor, till synes helt oberörda av luftvärnets spärreld. Endast 4 bombplan träffades och störtade över Hamburg. Huvudmålet var olje-indutrierna och tillfartsvägarna till dessa för att försvåra för brand-kårerna att komma fram. En timme efter angreppet brann över 100 oljecist-erner av alla storlekar enbart vid raffinaderierna Rhenania-Ossag och Ebano och enorma svarta rökpelare steg upp till 4000 meters höjd.Oljan rann ut på vattnet i ~~VexkesxHafenbeckenx~~ 4 Seehafenbecken i Harburg och enbart här brann ett område på 800.000 kvadratmeter. Ölwerke Julius Schindler bildade en lika stor brandyta. 100-tals arbetare brändes ihjäl eftersom anfallet kom en vanlig arbetsdag. Inom ett dygn hade Feuerwehr nerkämpat samtliga bränder och reparationer var i full gång för att få igång produktionen igen. Den 6.8 kl 09.23 återkom 1500 bombplan för att slutgiltigt ödelägga dessa industriområden med 3400 sprängbomber av alla kalibrar. Då kom 3 svenska fartyg i närkontakt med kriget: Ivernia, Gund-borg Segrell och Rubfred.

HISTORIK

Lastångare på 1143 brton byggd 1903 vid Soc.Anon.John Cockerill i Hoboken av stål (Ex Hilda, Chersoness) L 68,4 B 11.3 Tillhörig red AB Strim (Sven Salén)i Stockholm. 650 ihkr. Inköpt som Hilda okt 1939 av det då nybildade red AB Strim från maskinist Klas August Andersson i Karlskrona tillsammans med dennes övriga flotta,ångarna Fortunatus, Heros, Nora, Ragnar, Gudrun och Valkyrian. Fartygens medelålder var 57 år. Andersson hade startat sin rederirörelse under första världskriget genom inköp av upplagt tonnage men gav upp vid krigsutbrottet -39 då han var 59 år. - ss Charsoness köpte han i början av 20-talet från the Russian ss.Navig. Co i Odessa och nytt namn blev Hilda. Pro forma tillhörde dock Hilda under sin Karlskronatid utländska interssenter och ända fram till -39 saknade hon signalbokstäver och registreringsnummer. -Den 25.6.42 då Ellinor passerade Fahmarn Bält dog den 63-åriga chiefen Otto Nyblom, Sthlm, av hjärtslag i maskinrummet (Se Margareta 14.7.42) Befh sedan -39 var Gunnar Gleisner. - 22.11.43 på resa Köping-Bremen med malmlast rädd-ade Ellinor kl 08.30 i Kielbukten 41 man i en livbåt från bärgningsång-aren Thor av Kiel som minsprängts och sjunkit inom synhåll från Ellinor. 3 man följde med Thor i djupet. -Den 2.4.44 utsattes fartyget för min-skakningar i konvoj Delfzilj - Brunsbüttel men fick inga skador. - 1948 moderniserades Ellinors inredning vid Ekensbergs varv. Natten till

ELLINOR 20.6.44

mån 12.6.50 då Ellinor låg i Antwerpen för lossning av trälast från Stugsund utbröt eld i en hytt midskepps där kocken somnat från en cigarett. Elden spred sig explosionsartat och flera brandkårer måste sättas in och fick tillgripa skumbomber innan branden kl 04 var under kontroll. Då var befälsmässen och 4 hytterhelt utbrända, bryggan svårt skadad liksom befh inredning,köket, proviantförrådet mm. Trots skadorna kunde Ellinor 17.6 avgå med kollast till Åhus. De ombv fick bo trångt i skansen. Den 27.6 kom fartyget till Ekensbergs varv för 6 veckors reparation. Den 26.6.53 lades Ellinor upp vid Ekensbergs varv efter sin sista resa Ghent-Malmö och såldes till nedskrotning i sept 1955 till Carl Persson & Söner i Ystad. I slutet av september bogserades hon ner till Revhuskajen i Ystad som den 21:a ångaren i ordningen att bli "kremerad" där. Nr 19 och 20 var ss Sandar och Storö. Ellinor skrotades ner på 5 veckor,det sista på slip. Allt järn och stål gick till järnbruken, ädla metaller till företagets smälteri för omgjutning och inventarierna samlades i ett skeppslager för försäljning till hugade spekulanter.

Krigshaverier 2.4.44 & 20.6.44

2) GRIM 20.6.44

UNDKOMMIT TVÅ STORA HAMBURGRAIDER OCH FEM ANDRA BOMBRAIDER MED SMÅSKADOR

Rapport

På resa med malmlast till och liggande i Hamburg.

Sön 18.6.44 Kl 00.10 -02.45 till ankars i Kielkanalen på grund av flyganfall. Kl 08.30 avgått från Brunsbüttel.Omedelbartx efter avgången blev Brunsbüttel utsatt för ett svårt bombanfall. En stor mängd flygplan kunde iakttagas och luftvärnet var i aktion. Under hela resan från Brunsbüttel till Hamburg pågick anfallet och lufstrider observerdes. Vid ankomsten till Hamburg kunde ingen hamnlots erhållas på grund av flyganfallet varför fartyget måste ankra. Ankom till Hamburg kl 14 och förtöjde vid Karlikajen.Flera stora oljeupplag stod i brand och ett ammunitionsupplag var antänt och från detta hördes våldsamma explosioner hela dagen.Hamnen var täckt av svart rökmassor från olje bränderna.

Tis 20.6 kl 08 flyglarm. Kl 08.30-11.00 utsattes hamnen för ett mycket våldsamt bombanfall. Massor av bomber slogo ner och exploderade i fartygets omedelbara närhet och det skakades våldsamt.Vatten,splitter, sten och grus slungades över fartyget. Genom skakningarna bräcktes ett T-rör för högtrycksånga och måste repareras. Minst 10 stora eldsvådor kunde ses och hamnen var fullständigt täckt av oljerök hela dagen.De el. kraftledningarna till kajen blevo förstörda så att ingen ström till kranarna kunde erhållas.Järnvägsspåren voro på flera ställen upprivna av bombkrevader och inga järnvägsvagnar kunde nå hamnen. Anfallet ansågs som det värsta hamnen varit utsatt för. Då lasten ej kunde lossas i vagnar och inga vagnar kunde påräknas de närmaste dagarna,förhalades fartyget på order från Hamnmyndigheterna till Waltershoferhafen.

Ons 21.6 kl 08- 11 flyganfall. Kl 17 förhalades till kolkajen under ledning av hamnlots och med assistans av 2 bogserbåtar.

Tors 22.6 Kl 00.45- 01.30 flyganfall med spärreld och bombfällning. Kl 10 börjat lossa malmlasten tillupplag på kajen emedan vagnar fortfarande inte kunde erhållas.

Fre 23.6 kl 00.45- 01.30 flyganfall med svår bombfällning.
Under e.m. två flyglarm.

Lör 24.6 Kl 01-02 flyganfall med svår bombfällning. Åter flyganfall kl 12.30- 14.30. Kl 16.30 fartyget utlossat. Måste kvarligga i väntan på bunkers. Bunkermaskinen iland har förstörts av bombträffar.

Sön 25.6 Kl 07 börjat bunkra och var klar härmed kl 16.30.Bunkrat med hjälp av egna winschar. Kl 13-14.30 flyganfall. Kl 16.30 avgått från Hamburg under hamnlots ledning assisterad av 2 bogserbåtar.

Ombord 26.6.44

N.A.Nilsson
1e styrman

W.Andersson
Befh

GRIM 20.6.44

Brev till SKN från Max Doflein ,Hamburg 23.6.44

J.Basilius & R.Laddey Maschinenfabrik,Hamburg, har genom el.svetsning reparerat det brustna ångröret. " Ein stück der Hilfsdampfleitung ist geplatzt.Das Stück ist aus Brons angefertigt.Das am Kessel abgerissene T-stück ist an bord losgenommen und zur Werkstatt transportiert.Die Risse des T-stücks aus Bronze ausgearbeitet und neu geschweisst, das T-stück gedrückt, wieder an bord transportiert und eingebaut." Kostnad RM 295:-

---

Assurans

SKN 25.11.44 till rederiet 588:33

SKN 14.2.45 till Dpflein 84:-

Blyertsnotering: Fartyget ej dockat efter flyganfallet.Hålles öppet t.v. då det icke är otänkbart att ytterligare skador kan visa sig vid nästa torrsättning. (5.10.44) signatur.

Data

Laståangare på 1323 brton byggd 1919 vid Kockums i Malmö av stål.
L. 71 B. 11 Tillhörig Stockhoms Red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm.
Ingen historik.

3) BANANA 20.6.44

SKADAD AV SPLITTER OCH SKAKNINGAR UNDER U.S.8th A.F-RAID MOT HAMBURG

Journal

Sön 18.6.44 kl 13.30 anlänt till Hamburg med last av järnmalm från Västerås och förtöjt med STB-sidan till kajen i Kohlenhafen.

Tis 20.6 flyglarm 07.50 och 08.30 anfölls Hamburg av stora flygförband på mycket hög höjd som fällde bombmattor i närheten av fartyget som utsattes för våldsamma skakningar vid bombnedslagen.Vid ett tillfälle slungades fartyget med våldsam kraft i stora svallvågor mot kajen av lufttrycket från en bomb. Stora mängder splitter,större och mindre, föll under hela anfalletner över farrtyget och skadade bl.a trädäcken. Kl 09.45 avslutades angreppet. Kl 10.30 gavs signalen Faran över. Inga skador över vattenlinjen har kunnat upptäckas på bordläggningen. Ev .skador under vattenlinjen har ännu ej konstaterats.

A.H.Olsson 1e styrman — Birger Edlund 2e styrman — Ombord 20.6.44 Rutger Rafstedt Befh

(Insänt till SKN 5.7.44 av Red AB Westindia (Sven Salén),Sthlm)

Assurans

Skadorna ha uppgått i detstora bombhaveriet som inträffade 29.7.44

Avfört på SKN 11.9.45

Eget — Raiden

Detaljer om flygraiden se Ellinor 20.6.44

Historik

Se Banana 29.7.44

Övriga krigshaverier: 23.11.41

JAMAICA 20.6.44

BOMBAD I BRUNSBÜTTEL - SLUSSARNA SKADADE, FÖRDRÖJD I EN VECKA PÅ NEDRESAN

Journal

Fre 16.6.44 kl 18 avgått från Gävle med full last av järnmalm destinerad till Bremen.

Mån 19.6 09.40 passerat Laboe signalstation och kl 10 passerat slussen i ~~Brunsbüttel~~ Holtenau. Förtöjt 18.50 vid bunkerkajen innanför slussen i Brunsbüttel. Bunkrat 21.30-22.05. Kvarligger vid bunkerkajen i väntan på lots.

Tis 20.6 09.45 flyganfall med kraftig luftvärnseld och bombfällning i fartygets närhet varvid fartyget skakat kraftigt. Kl 11 Faran över .- Kl 20.30 fått lots vilken beordrat förhalning. Förhalat 20.45. Förtöjt på anvisad plats 21.30 vid ducd'alberna innanför slussen i Brunsbüttel i avvaktan på lots. Fått besked att slussarna skadats av bomber.

Mån 26.6 kl 13.40 efter en veckas väntan fått lots ombord och kastat loss kl 13.53.Kl 14.45 förtöjt i slussen i Brunsbüttel. Gått ur slussen 16.40 och på lotsens order ankrat 18.30 på Altenbruch redd.

Tis 29.6 06.10 lättat nakra och fortsatt. Anlänt till Bremen 19.15 och förtöjt vid lossningskaj.Lossat med 2 kranar från 11.30 till midnatt.

Ons 28.6 Efter midnatt fortsatt lossa med 2 kranar till 04.30,därfter med en kran till 13.15 då fartyget var utlossat.Bunkrat 13.20-16,sedan avgått från Bremen.

Ombord 30.6.44

Allan Ivarsson	Wilhelm Körner	Victor von Schewen
1e styrman	2e styrman	Befh

(Insänt av red AB Jamaica (Sven Salén) i Sthlm 13.7.44)

Assurans

Rederiet upplyst SKN 18.3.47 att inga skador drabbat Jamaica den 20.6.44
Förfaller 18.3.47

Egna noteringar

Raiden

Samtidigt som stora förband ur U.S.8th Airforce den 20.6.44 bombade oljeraffinaderierna och syntetbränsleindustrier i Hamburg (Se Ellinor 20.6) anföll 12 st Flygande Fästningar, B-17, slussarna i Brunsbüttel och fällde 34,7 ton sprängbomber, men från hög höjd och utan större precision ,till vilken bidrog att området täcktes av konstgjord dimma. Slussarna slogs dock ut för en vecka framåt vilket drabbade järnmalmstrafiken och de svenska returlasterna av kol & koks.

Historik

Se Jamaica 12.1.43

Övriga krigshaverier

8.5.41, 10.6.44& 28.3 45 (Minskakning)

RUNMARÖ 20.6.44

SKADATS VID BOMBNINGEN AV BRUNSBÜTTEL OCH SENARE VID RAID MOT BREMEN.

Journal

Tis 13.6.44 kl 12 avgått från Güleå med last av järnmalm för Bremen.

Tis 20.6 kl 03.40 anlänt till Brunsbüttel sluss och lämnat slussen 05.50 under lots ledning. Ankrat 06.30 strax utanför slussen för att invänta order. Kl 09 utsattes slussen och området däromkring -som insvepts i konstgjord dimma - för ett våldsamt bombangrepp varunder bomber kreverade i vattnet strax akter om fartyget som skakades våldsamt. Någon skada på skrov eller maskineri har för dagen inte kunnat konsteras men finns all anledning förmoda att skador uppstått.

Ons 21.6 kl 15.10 anlänt till Bremen och förtöjt med STB-sidan mot duc d'alber i Industriehafen.

Lör 24.6 Lastnimgen fortsatts från dygnets början. Kl 09 börjat bunkra från en bunkermaskin på utsidan BB. Kl 11.45 utsattes området för koncentrerat bombanfall .Flera bomber exploderade på kajen och i vattnet i närheten av Runmarö. Fartyget skakades svårt och kastades med våldsam kraft mot ducd'alberna om STB samtidigt som bunkermaskinen genom tryckvågorna kom i rörelse och slog mot Runmarös BB-sida.Det finns all anledning förmoda att skador uppstått under vattenlinjen och på maskineriet men skador har för dagen inte kunnat konstateras.

Tors 29.6 07.30 avgått från Bremen till Brake på order av det tyska myndigheterna för att där invänta order om anslutning till konvoj. Full last av kol & koks. Anlänt till Brake 11.45 och förtöjt vid kaj.

Fre 30.6 Kl 05 på order avgått från Brake till Bremerhavens redd för att där invänta order om konvojanslutning. Anlänt till redden 07.23 för att ankra. Många farrtyg låg till ankars på redden och flera av dessa måste passeras helt nära för att nå den utsedda ankarplatsen. Strax före passerandet av etttankfartyg nekade Runmarö plötsligt stt styra i strömvattnet,varför det blev nödvändigt att stupankra och gå full back med maskinenför att undvika en svårare kollision med tankfartyget. Båda ankarna fälldes och c:a 130 famnar stacks på varje ankare innan fartyget stoppades.Härvid sprang BB kätting och gick förlorat med 130 famnar kätting.Strömmen förde Runmarös akterskepp mot danska ss Hafnia av Köpenhamn som träffades av STB låring,varvid Hafnias BB ankare slog ett hål i Runmarös BBlåring ,ramponerande en manskapshytt där kläder i ett klädskåp förstördes.Sannolikt uppstod skador på ankarspelet på grund av den svåra påfrestningen. Fartyget stod under lots ledning. Sedan fartyget kommit klar de andra fartygen ankrades det enligt lotsens order och anvisningar. Kl 17.55 erhållit order att avgå i konvoj under lots ledning.

RUNMARÖ 20.6.44

Fre 3.7 kl 18 anlänt till Malmö och förtöjt i Industrihamnen.

A.Sjöberg John Widgren Malmö 4.7.44
1e styrman 2e styrman Gunnar Isberg
Befh

Fel ankare bärgat

Av SÅAF:s utredning framgår att det förlorade ankaret bärgades och sändes till Göteborg,där det befanns att varken ankare eller kätting hörde till Runmarö och var av så dålig kvalitet att det måste säljas som skrot. SKN lät sända ankaret tillbaka till Hamburg, c/o Max Doflein, eftersom det kunde beräknas ett bättre pris där,men ankaret försvann " vid detta lands sammanfallande" och det blev ingen proveny. Nytt ankare kostat 2591:- och 135 famnar ny kätting från Domnarvets Järnverk 16549:50.

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger besiktigat Runmarö vid Oscarshamns varv i docka 13.7.44 (Angående flyganfallet 29.3.44 se detta)

Skador uppkomna den 24.6.44: Flera större intryckningar i bordläggningen STB, och om BB bucklor efter bunkermaskinen. 10 plåtar STB och 8 BB måste riktas liksom 14 spant och BB slingerköl. I STB slingerköl ett 50-tal lösa nitar.

Övriga skador: Ny WC-stol i befälets wc, 3 nya ventilglas,riktning av BB brädgång,dubblering av tanktaket över tank 5, 170 fack rännstenscement måste förnyas liksom 5 rodertappar.

I maskin: 50 skräckta naglar i tunnelrecessen.Kondensorn öppnas och alla 530 tuberna uttagas ,skadade nipplar förnyas, kondensorn cement-slammas och tryckprovas, tubplåtar och gavlar ompackas.
3 bottenventilstrutar inslipas.
Propelleraxeln drages för besiktning.

Rep.kostnad 40780:-
Kollisionsskadorna reparerades som civilrisk för 5670:-
Ankom varvet 12.7.44, låg i docka 13.7- 7.9.44, menkrigsskadorna var reparerade den 31.7 (19 dagar). Omfattande reparationer för rederiets räkning utfördes för 245.808:- och en magnetmineskyddsanläggning installerades för 13425:-

Assurans

SKN 25.2.47 ersatt SÅAF med 45691:11

Historik Eget

Lastångare på 2876 brton byggd 1912 vid W.Gray & Co i West Hartlepool av stål. (Ex Confield) L 96 B.14 Tillhörig red AB Rex (Ragnar Källström) i Stockholm. 29.3 44 beskjuten i Aslögs konvoj vid Borkum. Ingen historik.

SKANSEN 20.6.44

NÖDLANDANDE U.S.BOMBARE FÄLLT SIN BOMBLAST VID YSTADS ANGÖRINGSBOJ

Journal

Mån 19.6.44 kl 05 avgått från Märsgarn,Hårsfjärden, destinerad till Göteborg

Tis 20.6 i neutralitetsleden vid passerandet av Ystads angöringsboj överflögs flögs fartyget av ett främmande flygplan vilket släppte sin bomblast i vattnet c:a 600 meter från fartyget. Av 4 tunga bomber exploderade en del vid nedslaget och fartyget skakades därvid häftigt.Vid undersökning befanns ventilglaset i 2e maskinistens hytt och ventilglaset i pumpmotorrummet ha spräckts av skakningarna. Reservation för ytterligare skador som ännu ej upptäckts.

Ons 21.6 kl 10.20 anlänt Göteborg och förtöjt i Oljehamnen.

E.Söderman
1e styrman

Ombord 21.6.44
L.Wahlner
Befh

Maskinjournalen

Ons 5.7 vid Ekensbergs varv i Stockholm. Hjälpmotor nr 3 nedmonterats kl 08 -17 av Bolinders montör med hjälp av verkstadsfolk och avlevererats iland.

Tors 27.7 Vid Stigbergskajen i Göteborg med kran ombordtagit den reparerade Bolindermotorn till hjälpmotor nr 3 vilken uppmonteras under pågående lastning i Ryanäsets oljehamn.

Lör 29.7 kl 07.30 Uppmonteringen avslutats. Avgått kl 12 från Göteborg.

M/T Skansen 30.7.44 Befh

Besiktningsinstrument

Sjökapten Anders Edgren den 3.7.44 besiktigat vid Ekensbergs varv,Sthlm.

Lysmaskinen: Losstages och transporteras till AB Bolinder-Munktell i Eskilstuna där motorn isärtages,vevaxeln omsvarvas,vevlagren omgjutas,motorn rengöres och provköres. Motorn sändes sedan till Göteborg och insätts genom Lindholmens varv.

2 ventilglas förnyats vid Ekensbergs varv för kr 65:-

Totalkostnad: 1897:10

Assurans

SKN 16.10.44 till rederiet 2313:22 samt till Edgren 110:-

Rederiets generalräkning slutat på 2463:85 den 12.9.44

SKN i blyerts:" Fartyget torrsattes 18.8.44 i samband med civilhaveri Inga bottenskador från krigshaveriet upptäcktes."

Data

Saknas helt för Skansen

Vänd!

Egna noteringar

SKANSEN 20.6.44

18 Amerikanska bombplan nödlandade i Skåne 20.6.44

Efter de omfattande raiderna av U.S.8th Airforce mot oljeraffinaderier och annan oljeinsdustri i bl.a Hamburgområdet 20.6.44 nödlandade på e.m samma dag 12 st Liberatorbombplan på Bulltofta vid Malmö ävensom 4 st B-4:or av typ JS. En B 24:a kraschlandade vid Klagstrup och en annan vid Röstånger.

ASLÖG 20.6.44

ÖVERFLYGNINGAR OCH BOMBFÄLLNING I FEHMARN BÄLT PÅ RESA BREMEN- STOCKHOLM

Journal

Tis 20.6.44 kl 04.15 passerat Laboe signalstation på resa Bremen-Stockholm med rums- och däckslast av koks. Spärrlotsen lämnat 05.10 vid Kiels fyrskepp. Fortsatt resan. Kl 07-08 stora formationer allierat bomflyg i vågor passerat i ostlig och sydostlig riktning då fartygetbefann sig vid punkt 6 - Fehmarn Bälts fyrskepp. Kl 08.15 bombfällning förut på båda sidor om fartyget på c:a 1½ 'avstånd.Häftiga skakningar i fartyget Pejlat tankar och rännstenar. Läns. Kl 10.15 överflygningar i motsatt riktning med bombfällning över Danskt område.
Kl 21.17 Boj punkt 7 passerats med kurs på Sandhammaren.

S.Torssell 1e styrman — Sigo Söderman 2e styrman — Ombord 20.6.44 Björning Befh

(Insänt av Sveabolaget till SKN den 29.6.44) (Se även Greth 20.6)

Assurans

Rederiet på förfrågan 6.12.49 upplyst SKN att " Vi icke hade några kostnader beträffande ifrågavarande haveri." Avfört 7.12.49.

Bakgrunden

Eget

Flygförbanden ur U.S. 8th Airforce var under inflygning ,med divergerande kurser för att missleda det Tyska luftförsvaret, för att bomba bl.a oljeindutrierna i Hamburg m.fl (Se Ellinor 20.6.44)

Historik

Se Aslög 29.3.44

Övriga krigshaverier:

7.5.42, 29.5.42, 29.3.44, 20.6.44

GRETH 20.6.44

ÖVERFLYGNINGAR OCH KÄNNING MED NEDSKJUTET BOMBPLAN I FEHMARN BÄLT

Journal

Lör 17.6.44 kl 06 avgått från Bremen med rums- & däckslast av koks destinerad till Ystad.

Tis 20.6 då fartyget befann sig i Fehmarn Bält på lat:N 54 26,5′- O.11 40, 0.11 40,6′omkring kl 09 förmärktes såväl från bryggan som i maskinrummet att skrovetskrapat mot något undervattenshinder. Vid tillfället rådde stor flygaktivitet över området ifråga med bombfällning och luftstrider varför det kan antagas att det hörrört från något störtat Liberatorplan (Flygande Fästning) som blivit nedskjuten. Om fartyget tagit någon skada får avgöras vid kommande dockning. Företagna pejlingar utvisade att fartyget ej blivit läck.

Ystad 21.6.44

H.J.Lindqvist O.Nilsson J.C. Hemberg (f.12.89 i H-d)

1e styrman chief Befh (Se Skansen 20.6.44)

H

(Insänt av L.Jeansson AB, sthlm 1.7.44 till SKN)

Assurans

Inga skador enligt SÅAF:s utredning 7.5.45

Egna noteringar

Historik

Se Greth 21.7.40

Övriga krigshaverier: Bombad 13.12.43 och 4.8.44

PATRIA 22.6.44

FLYGLARM OCH MINEXPLOSIONER. RAKETKASTARE OCH 3 MARINSOLDATER OMBORD?

Journalutdrag

Fre 16.6.44 kl 13 förhalat i Emden med bogserbåtsassistans och förtöjt på anvisad lastningsplats 13.45. Börjat lasta koks med 2 kajkranar kl 14. Kl 14.30 börjat bunkra från läktare med pontonkran så att bunkringen ej inverkat på lastningstiden.Kl 20 bunkrat 132 ton. Lastat tilll 21.30. Intagit c:a 760 ton under dagen.De marinsoldater som kom ombord den 13.6 ha först idag avhämtats.

Lör 17.6 Lastat kl 06- 21.30.Intagit 650 ton under dagen.

Sön 18.6 Lastat kl 06 - 16.30. Flyglarm 08.10-10.40 med yppehåll i lastningen Intagit c:a 200 ton under dagen.

Mån 19.6 Lastat 06-17.30 då hela lasten var intagen. 1885 ton koks varav på däck 119½ ton. Kl 17 haft kontroll ombord. Avgått från Emden 17.45 med lots ombord. Slussat 18-18.55.Fått ombord spärrballong, och 2 st raketkastare ((till skydd mot fientligt flyg))samt 3 marinsoldater för dess skötsel. Kl 23 ankrat vid Borkum i avvaktan på konvoj.

Tis 20.6 Flyglarm kl00.10. Fått order 05.40 att vara klara för avgång 09.30. Kl 08.85- 09.30 flyglarm med häftig eldgivning från luftvärnet iland. Konvojen kvarligger.Kl 17 fått order att vara klar för avgång kl 19. Konvojen kvarligger. Fått tullsoldat ombord kl 22.

Ons 21.6 kl 08 flyglarm med överflygningar och eldgivning från luftvärnet. Kl 18.45 fått oder vara klar för avgång kl 21.Lämnat tullsoldaten. Fått konovojofficer och signalmatros ombord kl 20.Lättat ankar 20.30 och fortsatt resan. Kl 22.05 lämnat lotsen.

Tors 22.6 gått i konvoj. Kl 01.10 minexplosion i ett minsvep föröver med häftig skakning i fartyget. Fått lots 14.40 vid Elbe II fyrskepp. Kl 16.05 lämnat konvojofficeren och signalmatrosen i Cuxhaven,fått en tullsoldat ombord. Kl 17.50 fått order av lotsbåten vid Brunsbüttel att gå till Altenbruch och ankra eftersom Kielkanalen är spärrad .Ankrat 19.10 vid Altenbruch.

Fre 23.6 Flyglarm 00.50- 01.50. Till ankars vid Altenbruch i väntan på orde

Lör 24.6 Flyglarm 01015-01.55. Flyglarm 13.10-14.30. Till ankars vid Altenbruch i väntan på order.

Sön 25.6 Flyglarm 00.50- 01.30. Kl 14 fått order vara i Brunsbüttel nästa morgon kl 04.

Mån 26.6 02.30 hivat upp och fortsatt. 04.45 ankrat vid Brunsbüttel i avvaktan på att få slussa. Kl 13.25 fått order av lotsbåten att gå längre upp i floden och ankra. Hivat ppp 13.35 .Amkrat 14.15 vid Schelenkuhlen för vidare order.

Tis 27.6 kl 09 marinsoldaterna avhämtats.Inga order under dygnet. Flyglarm med överflygningar och spärreld från luftvärnet.

PATRIA 22.6.44

Ons 28.6 Till ankars. Inga order under dygnet. Bombfällning på avstånd.
Tors 29.6 03.50 hivat upp och forsatt, fått kanallots 06.40.Förtöjt 07.40 i Brunsbüttel sluss. Kl 08 avgått ur slussen med kanallots och 2 styrare, ombord samt 2 bevakningssoldater. Ankrat 08.45 p.g av flyglarm. 10.45 faran över, hivat upp och fortsatt. Kl 18.25 förtöjt i Holtenau sluss.Erhållit order att gå till Sundsvall.Då provianten ombord inte räcker för resan har proviant begärts i Holtenau men ingen proviant kan erhållas förrän nästa morgon. Fartyyget måsteankra på redden. - 20.15 avgått ur slussen med lots ombord. Ankrat 20.35 utanför slussen för att invänta provianten.
Fre 30.6 Fått proviant ombord kl 08.30. Kl 10 hivat upp och fortsatt med spärrlots ombord. Kl 10.30 lämnat vaktsoldaterna till en barkass vid Laboe. Lämnat lotsen vid Kiels fyrskepp och fortsatt resan.
Mån 3.7 08.40 fått lots vid Brämön och ankrat på Sundsvalls redd kl 20.30. i väntan på kajplats. 23.20 hivat upp och gått in till lossningsplats där fartyget förtöjt kl 24.

Sundsvall 4.7.44

H.Fredriksson N.Jansson Thor Gedda
1e styrman 2e styrman Befh

(Insänt till SKN av Göthabolsget, Gtbg 19.7.44)

Assurans

Haveriet okänt för SÅAF enligt P.M. 18.12.45.("Anses förfalla 31.12.46)

Krigshaverier

6.4.44, 22.6.44, 24.7.44, 18.8.44

Historik

Lastångare på 1389 brton byggd 1904 vid Le Vulcain Belge Ltd i Hoboken, Antwerpen av stål. (Ex Vera.Bryssel) 2250 ton dw. 560 ihkr. L 73 B.11,3 Tillhörig Förnyade Ångf AB Götha (Sternhagen) i Göteborg som i maj 1940 inköps Vera från red AB Sirius (Otto Hillerström) i Hälsingborg som ersättning för den ss Patria som torpederades den 19.1.40. Red AB Sirius hade inköpt ss Bryssel i aug 1923 från D/S A/S Trafic i Köpenhamn. Av extended bridge-typ med lucka 1 och 4 i brunnar. 2 master, 4 bommar. Patria såldes i dec 1956 för 500.000 kr till Sten Allan Olssons Handelsbolag i Göteborg och fick namnet Rhodos.

Vrak vid Ventspils 16.3.57

På utgående från Ventspils (Windau) i Sovjetrepubliken Estland destinerad till Nantes med full last av kol fick Rhodos kl 06 sön 16.3.57 svår grundkänning på en drivsandbankdå hon i SO snöstorm befann sig mitt emellan hamnens pir-

huvuden med fyrarna överens akterut. Rhodos var det första fartyget som lämnade hamnen efter flera dygns oavbruten storm och sandbanken som hopats i inloppet fanns inte utmärkt i sjökortet. I rådande sjögång förlorade Rhodos styrförmågan,drevner mot land utmed piren och blev stående hårt på grund på sanbotten i bränningarna 300 meter utanför kajen. Haveristen högg sig snabbt läck i alla bottentankar och i rummen, men ingen hjälp kom från land trots nödsignaler i ångvisslan, nödraketer och hissad bödflagg. Först kl 18 kom en liten halvt vattenfylld roddbåt roende ut i den grova sjön, bemannad med 7 estniska sjömän under befäl av en ung löjtnant. För de 19 ombordvarande på Rhodos uppvisade esterna ett hert när otroligt sjömanskap och kallt dödsförakt i bränningarna på den långgrunda strandningsplatsen. Den lilla båten manövrerades upp i jämnhöjd med ångaren, pendlande i den grova sjön, och 6 man av Rhodos besättning uppmamandes att hoppa över. Samtliga nekade först ,men sedan undsättarna nödtorftigt länsat båten tog sig 6 man ,däribland 61-årige chiefen Axel Sundquist,Göteborg, via lotslejdare över till det lilla nötskalet och fick uppleva en skräckfärd mot land. Båten var kraftigt nerisad och såg ut att slå runt när som helst. Snöbyar utplånade tidvis helt all sikt. Några meter från land fick svenskarna hoppa överbord och ta sig upp på stranden vadande till midjan i det iskalla vattnet. De övriga 13 undsattes senare av 2 större motorbåter. Rysk militär tog hand om de skeppsbrutna,utspisades på en restaurang och fick sovplatser på madrasser i ett barndaghem.Det vimlade av rysk miltär av alla grader och en del förhör hölls men bemötandet var överlag hyggligt. Ryssarna förklarade att de skulle sköta bärgningen av Rhodos sedan lasten lossats. Sön 17.3 såg besättningen atten sandsugare var i arbete i hamninloppet - Tis kväll 19.3 avgick livräddningskryssaren Östergarn från Slite efter att ha fått tillstånd att avhämta besättningen i Ventspils. På kvällen 20.3 lämnade Rhodos 18 man inkl befh Stig Gunnar Edvin Eliasson,Ekeberga, ventspils hopträngda på Östergarn som kom till Slite kl 06.30 tors 21.3 f.v.b till Visby,Nynäshamn och Stockholm. Ryska marien bärgade så småningom fartyget in till hamnen men eftersom hela bottnen var upptryckt inkl maskin- och pannbäddar etc blev Rhodos kondemnerad och avhämtades av en tysk bogserbåt i Ventspils den 5.6.57 för bogsering till Kiel, såld till nedskrotning för 312.986 kr till skeppsredare Robert Bornhofen,Hamburg.

Sten A.Olssons övriga ångare Enos, Atos och Konga låg hösten 1959 sedan länge upplagda i väntan på försäljning för nedskrotning.

MAGNE 24.6.44

NÄSTAN OSKADAD UNDKOMMIT EXPLODERANDE V1-RAKET VID KAJ I LONDON DOCK?

Journal

Fre 23.6.44 liggande i en av Londons dockor.Flera flygande bomber (V1) har under dagen och kvällen fallit i närheten av docken. Kl 00.45 lör 24.6 kom en flygande bomb och slog ner i kajsidan c:a 75 meter för om fartyget Av det starka lufttrycket kastades på utsidan liggande pråmar mot fartygs sidan och slog hårt mot denna. Ett fönster på bryggan krossades och 1:ans lastluckor föllo ner i underrummet. En del lösa inventarier,däribland några lampor och en lånhkikare i karthytten gick sönder. Några synligs skador har ej kunnat fastställas.

Valentin Eriksson
Befh

Surveyreport

On request of Wm.Wilson & Co a survey was held 7.7.44 in Messrs.Crayson Rollo & Clover Docks Ltd No 4 drydock in Birkenhead,Liverpool.
No damage found on vessels underwater plating.
One window in the navigating bridge front broken, was renewed in London.
4 El. bulbs for charging batteries broken - to be renewed.
The Aldis lamp broken - to be renewed.
One telescope damaged - left in abeyance.
The ordering of the 4 electric bulbs and the Aldis lamp was left to yhe captain to be delt with through the convoy equipment officer.
Vessel drydocked 7-22.7 for owners classification repairs.

Assurans

SKN till Wilson 29.9.44 i arvode 167:38
Magne krigsförliste 14.3.45. Slutreglerat 7.3.46

T.Fredh:"Lejdtrafiken"(Lysekil 1979):
Matros Roland Friberg,Hamburgsund (som var på ms Suecia16.8.42) berättat att han " vid ett tillfälle under kriget, då han var på Magne i kolfart på Engelska ostkusten, låg med Magne i London när ett Spitfireplan sköt ner en V1-raket! London var mörklagt och på himlen blev det ett enormt eldklot och en explosion. Vi fick kasta oss under winscharna. Hela båten studsade når bomberna regnade ner över hamnområdet. Det var mycket svårt att hitta på kvällen då allt var mörklagt. Benen skrubbades av telegstenar från bombade hus närhan skulle gå ner till dockorna, Han reste tillbaka till Liverpool och gjorde skeppshjälpsjobb i Axel Johnson." (Typiskt Terje Fredh,men V1-rakaten torde ha varit den som nämns i journalen 24.6)
I Fredhs "Utanför Spärren" (1981) berättar matros Tage Persson,Askerön, att Magne i vanliga fall gick med cementlaster frän London till flyg-

MAGNE 24.6.44

platsbyggen på Irland och norra Skottland."Men hon gjorde även resor till Lissabon och Gibraltar. På en sådan resa fraktades 20 spanska sjömän till Gibrlatar i bingar i lastrummet.De hade fotogenkök,kokkärl och mat med sig."

Historik — Eget

Se Magne 16.3.45

V1-offensiven mot London juni 1944-

Den tyska beskjutningen av Londonområdet med V1-raketer från baser på franska kusten inleddes natten till den 13.6.44 av Flakregiment 155, Oberst Wachtel. Den första raketen sköts upp kl 02.20, men först den 16.6 tillkännagav OKW:" Südengland und das Stadtgebiet von London wurden in den vergangenen Nacht und heute vormittag mit neuartigen Sprengkörpern schwersten Kalibers belegt." och den 17.6:" Seit dem 15 juni,23.40 Uhr, Liegen Südengland und das Stadtgebiet von London mit nur geringen Unterbrechungen ständig unter dem Feuer unserer schwersten Sprengmittel.Mit stärken zerstörungen in den betroffenen Gebieten ist zu rechnen." OKW 18.6:" Schwerstes Störungsfeuer liegt weiterhin fast ohne unterbrechung auf London undseinen Aussenbezirken." - OKW 19.6:" Das Störungsfeuer auf London und seine Aussenbezirke dauerte auch gestern während des ganzen Tages und in der heutigen Nacht mit wechselnder Stärke an." Sedan rapporterades dag efter dag att " Das Störungsfeuer auf London wurde bei Tag undNacht mit wuchtigen Feuerschlägen fortgesetzt." - Fram till den 6.7 hade 2754 raketer avskjutits mot Londonområdet och dödat 2752 personer och svårt skadat över 8000. Varje rakets sprängverkan motsvarade en fallskärmsmina på 1 ton. Den 29.7 var antalet avskjutna raketer upp i 5340 som dödat 4735 och sårat över 14000 personer,totalförstört 1700 byggnader och svårt skadat 800.000 byggnader. Den 8.9.44 slog de första två V2-raketerna ner utan förvarning kl 18.43, en i Parndon Wood nära Epping och en i Chiswick. Ytterligare 1113 V2-raketer skulle följa . V2 hade en sprängladdning på 4 ton och föll från hög höjd utan att luftförsvaret hade någon möjlighet att skydda befolkningen genom flyglarm. I jämförelse med den raketdrivna ,på låg höjd kommande V1-raketen,som kunde hinnas upp och skjutas ner av jaktflyg, var V2 det fulländade terrorvapnet. Den sista v2-raketen föll 27.3.45 kl 11.15 i Orpington,Kent raserande en hel gata av tegelvillor.Den enda som dog var 34-åriga mrs Ivy Millichamp,No 88 Kynastone Road.

1) HAVSBRIS 24.6.44

BOMBSKADAD I BREMEN VID STORT DAGANFALL LIKSOM STORÖ OCH VIKING.

Rapport

Lör 24.6 44 bombskadats i bremen kl 12.30-14,liggande vid kaj i Industriehafen med rumslast av 1918 ton koks och på däck 718 ton koks till 3½ meters höjd på fördäck och 2,7 ms höjd akter. 23 ombv. Inredning och inventarier i hytter och på däck skadats.Skador under vattenlinjen har ännu ej konstaterats.

Journalutdrag

Lör 24.6 färdiglastat kl 00.45. Lastat 2636,2 ton koks. Avgången uppskjuten på order av myndigheterna på grund av fientliga minor i Wesermynningensamt sönderbombade kanalslussar i Brunsbüttel. Vid bombanfall som varade 12.30-14 hamnade en del bomber i vattnet tätt intill fartygssidan varvid fartyget hotade att spränga sina förtöjningar och följande skador uppstod inombords av splitter, tryckvågor och skakningar:
Glas & förnsterkarmar i båda bryggkurarna krossade.
Färmastknapen avslagen.
Styr- & normalkompasserna rubbade ur sina upphängningar.
Sändarapparaturen i radiohytten rubbad ur sina fästen.
I navigationshytten har lokaltelefoner, radiopejling och värmeelement slitits loss från sina fästen och skadats.
I kaptens skrivhytt ett ben på soffan bräckt och lampkupan i taket krossats. I kaptens badrum tvättstället spräckt och spegeln krossad.
I passagerarhytten en lampkupa krossad. I 1e styrmans hytt detsamma.
I sjukhytten tvättstället spräckts. Dessutom har ventilglas i flera hytter spräckts. I salongen har förutom taklampskupan krossats följande glas & porslin: 1½ dussin dricksglas, 10 snapsglas, 12 grogglas, 10 seltersglas, 12 punschglas, 11 cognacsglas, 7 assietter, 5 salladierer, en tillbringare och 7 tallrikar.
På för- & akterdäck rubbades koksbingarna ur sina lägen och hål slogs i näten på flera ställen. I däckslasten hittades stora cementstycken från hamnmagasinen och splitter från briserande projektiler. Vid bombnedslag tätt intill fartygssidan lyftes fartyget 2-3 fot och sänktes därefter kraftig,varför skador, som ännu inte konstaterats,sannolikt förefinnas. Pejling av tankar och rännstenar företogs upprepade ggr, samt avlästes djupgåendet för att kunna konstatera om fartyget var läck

Bremen 24.6.44
Torsten Strömberg
Befh

Sjöförklaring i Uddevalla den 7.8.44 kl 14

Sakkunniga: Hamnkapten Knut Beckeman & konsul Charles Thorburn.

Forts

HAVSBRIS 24.6.44

Befh Strömberg: Inte själv varit ombord under bombningen.Ingen undersökning ännu verkställts under vattenlinjen.

Sakkunnigas frågor:

1) Hurudan var väderleken då bombningen pågick?
2) Sprängdes några förtöjningswirar då fartyget höjdes och sänktes vid bomnedslag tää tintill fartygssidan? Och låg fartyget under hela tiden som bombningen pågick kvarvid kajen?
3) Var befunno sig befäl och manskap å Havsbris under bombningen? Skadades ingen av dem?

Befh Strömberg: Vädret var klart och soligt,möjligen något molningt med höga moln.Fartyget låg vid kajen hela tiden och inga trossar slets av eftersom förtöjningarna var slaka och ganska långa. Själv be fann jag mig ombord på ss Storöav Härnösand som bisittare vid sjöförklaring ombord. Storö låg i närheten av Havsbris och jag uppsökte vid flyglarmet skyddsrum iland. 1e styrman var i köket hela bombningen och de övriga ombordvarande akterut.Ingen av dem skadats. Ingen däckslast gått förlorad.

1e styrman Bennmo, maskinist Holmström ,smörjare Magnusson och donkeyman Isaksson tidvis varit uppe på däck men mest sökt skydd under däck. Hört uppges iland att bombplanen varit Amerikanska.

KK memorial 14.9.44

Upprepade bombanfall av främmande flygmaskiner över Bremens hamnområde.

Ex officio Bo Bergström

Crew List

Befh Frans Ivar Torsten Strömberg, Ödmansonsgatan 10,Landskrona,17.5.03
1e styrman Oscar Ingvar Bennmo, Sthlm, 30.6.03
2e styrman Alf Einar Willy Johansson, Misterhult, 29.11.19
Chief Gustav Hjalmar Nilsson, Karslkrona, 14.2.89
Maskinist Erik Hjalmar Holmström, Sthlm, 30.4.83
Stuert Frans Berner Nilsson, Göteborg, 10.8.90
Kock Sten Uno Wiberg, Kristianstad, 24.5.19
Mässuppassare William Henry Öhgren, Oxelösund, 12.5.27
Timmerman Anders Gottfrid Bergström, Malmö, 25.3.93
Matros Karl Essy Gottschalk Sörman, Landskrona, 23.6.00
Matros Harry Rickard Gustav Magnusson, Malmö, 18.12 19
Lättmatros John Gustav Sundin, Kalix, 11.10.21
Lättmatros Bernhard Wilhelm Lund, Haparanda, 25.1.10
Jungman Gustav Helmer Johansson, Skällåkra, 18.8.21
Jungman Stig Albin Halvarsson, Söderhamn, 6.1.23
Donkeyman Bengt Oscar Isaksson, Norrköping, 6.8.03

Forts

HAVSBRIS 24.6.44

Forts Crew list

Smörjare Sven Erik Magnusson, Växjö, 15.6.15
Eldare Oscar Sigfrid Svensson, Nyköping, 21.6.97
Eldare Sten Ragnar Hartin, Bromma, 18.6.17
Eldare Karl Helge Zetterlund, Ljusne, 6.1.98
Lämpare Bertil Johan Fredrik Karlsson, Kalmar, 10.6.24
Maskinelev Karl Gunnar Gustavsson, Gävle, 13.3.20

SKNEIII vol 308

Kompletterande journalutdrag

Vid efterbesiktning av bombskadorna befanns det att nakterhuset till styrkommadden var bräckt och vridet ur läge, att motorbåtens batteri spräckts,att telefonen i befh skrivhytt var trasig samt en del bucklor på utsidan

Västrås 8.7.44

Befh

Maskindagboken

Midsommardagen 1944 liggande i Bremen satt sjövakter kl 06 inför fartygets avgång från Bremen.På grund av bombning blev emellertid avgången uppskjuten. Under bombningen, mellan kl 12.30 och 14, skakades fartyget ganska avsevärt vid upprepade tillfällen. Ett rör i maskinlänspumpens trycksida skakat av.

Sön 25.6 liggande i Bremen tagit upp ångan i båda pannorna,värmt maskinen samt provkört densamma.En del flänsar i huvudångledningarna läckte något liksom förvärmarens gavlar och huvudmatarledningen. Provkört styrmaskinen och övriga hjälpmaskiner inkl ankarspelet utan att fel upptäckts. En del winschskydd fått smärre skador. En manometer krossats. Maskinklockans glas och gångjärn sönder. Smärre skador på det el. systemet ombord.

Tors 29.6 på resa Bremen-Kiel för order. Ett rör har sprungit läck från från brandpumpens suglåda och skador upptäckts på 2 andra rörledningar i maskin.En spindel till ankarspelet krökt och bräckt.

Lör 8.7 Vid tryckning av barlasttankarna befanns 3 luftrör bräckta till resp 3ans STB och BB tankar och 7ans BB tank

Sön 9.7 på resa Västerås-Luleå.Under resan har vid flera tillfällen märkts vibrationer i propelleraxeln samt slag i densamma. Då akterpiken fylldes visade sig tanktaket i piken vara läck.Kylrummet,beläget under BB bryggvinge,har skadats av skakningarna och isolationsförmågan är betydligt nedsatt. Däcksbalkarna är rubbade ur sitt läge.

Stockholm 9.7.44

Th.Strömberg Befh

Maskindagboken

21.10.44 liggande i Lödöse: Utöver de skador som reparerats i Göteborg har skador tillkommit från 24.6 vilka inte upptäckts förrän nu, då rosten börjat framträda på brottytorna. Skadorna är som följer:

HAVSBRIS 24.6.44

2 gjutna byglar på vilka brandpumpen vilar ,har brustit.
2 gjutna byglar på vilka donkeypumpen vilar, har brustit.
En del bärjärn för maskindurkarna om BB ha krökts.
2 fastsättningsöron på en vemtillåda till brandpumpen har brustit.

Havsbris, Lödöse 31.10.44
Tore Brandt
Befh

I:a besiktning & reparation i Västerås 5-8-7-44

Den 5-8.7.44 lossade Havsbris i Västerås djuphamn sin kokslast och efter besiktning reparerades u. lossningen följande bombskador:
Midskepps: Bryggkurarna losslitna, karmarna sönderslitna,7 fönster sönderslagna.Barriärnen lösslagen på akterkant.Nakterhuset till styrkompassen snedvridet med bräckt och söndertrasat underrede,kompasserna rubbade ur sina upphängningar.
Navigationshytten: Bolinders reparerat lokaltelefonen & Ramantenn reparerat radiopejlapparaten.
Radiohytten: Televerket reparerat radiosändaren.
Befh skrivhytt: Bolinders levererat ny lokaltelefonapparat. Ett avslaget soffben förnyats.
Befh Badrum: Västerås Rörläggning satt in nytt tvättställ. Ny spegel.
Salongen: Krossat glas & porslin ersatts av Hallbergs Bosättningsaffär:400:-
Sjukhytten: Nytttvättställ insatts.
(De krossade lampkuporna i en del hytter inte åtgärdats)
Motorlivbåten: Nytt startbatteri för 83:73
Maskin: Ett rör förnyats mellan barlastpumpens suglådor.
Ett rör förnyats mellan brandpumpens suglåda och tankledningen.
Ny Mano-vacuumeter anskaffats samt ny maskinklocka för 100:-
Skrovet: 2 naglar svetsats.
"Trots mindre bucklor i skrovet på båda sidor är fartyget tätt oaktat det utsatts för synnerligen kraftiga skakningar och av vattentrycket lyfts 2 till 3 fot vid bombernas brisering."
Kostnad för ovanstående reperationer 1762:53.
Sjövärdighetsintyg utfärdat 8.7 för resa Västerås-Luleå.

2:a besiktningen & reparation vid Finnboda

Anders Edgren besiktigat vid Finnboda varv i Sthlm 10.7.44 dit Havsbris inkommit på sin resa till Luleå i barlast från Västerås.
Vid Finnboda reparerades för 940:- ekk följande: Ett nyy kopparrör insatt till donkeypumpens ångledning.Nya luftrör insatts till tank 3 STB & BB och Till tank 7 BB. -Avgått till Luleå och lastat järnmalm till Bremen.

HAVSBRIS 24.6.44

3:dje besiktningen & reparation vid Lindholmen

Sten Haeger besiktigat i docka 10.8.44 vid Lindholmens varv i Göteborg. Havsbris hade dessförinnan lossat en kokslast från Hamburg till Statens Bränslekommisssion i Uddevalla.

Bordläggningen: 54 plåtar riktas om BB, 10 om STB.51 spant om BB inkl bottenstockar uppriktas, 55 sidospant BB och 14 om STB riktas liksom Bb slingerköl på 10 meters längd. 415 bordläggningsnitar omnitas.

Här följer flera foliosidor med specifikation av skador på roderledningsstänger som krökts, uppriktning av stora axeln i styrmaskinen, förnyelse av 94 fack cement ,reparation av 52 fack, 62 nya pinnbultar i manluckorna, riktning av akterpikskottet, delvis förnyelse av skott mellan bottentankar 3 & 4 BB, reparation av länsledningar, riktning av intercostalplåtar i förrummet, plåtreparationer med bl.a 9 nya plåtar i recesstaket i akterrummet, reparationer av tankluftrör och pejlrör, riktning av brädgångar, ny mastknapp på förmasten, reparation av bryggbarriäräer BB ,riktning av däcksplåtar akterut om BB,riktning av solsegelstöttor på Poopen, ny BB bardun på aktermasten, riktning av 4ans lastbom, reparation av kompasserna, ny pejlram till radiopejlanläggningen, reparation av ventilglas och lampkupor, ny teakdörr till salongshuset STB och till hyttingången på båtdäck, etc - "Hela kylrummet,som är placerat i ett särskilt kylhus på båtdäck om BB, losstages och ilandlyftes för reparation varvid största delen av detsamma förnyas och i övrigr kompletteras.Kylhuset ombordtages åter och uppsättes på plats. Hela kylmaskineriet ilandtages för reparation."

Specifikationen går vidare med maskinskador. " I maskinrummet var förödelsen mycket stor varför hela huvudmaskineriet måste öppnas för besiktning varvid betydande skador uppdagades."Mängder av omborrningar och omsvarvningar av cylinderkannor, pisongstänger etc nödvändiga, liksom förnyelse av tätningsringar, 15 nya bultar i maskinbädden etc. I kondensorn måste 628 tuber förses med nya skruvglandrar. I förvärmaren måste 135 läckande tuber pressas och 45 spruckna tuber förnyas. Cederwallsboxenmåste ompackas, och propellerns tre blad riktas och svetsas. Huvudångröret i maskin togs iland för provtryckning.Matarledningen måste förses med nytt ventilhus BB samt omisoleras och tryckprovas. Till lysmaskinen nytt avloppsrör av stål. Alla 9 bottenventilerna isärtogs inslipades, hopsattes och fastpackades åter. Fötterna till barnd-och donkeypumparna måste förnyas, winschledninar förnyas etc etc.

Havsbris kom till varvet 9.8.44, låg dockad 9.8- 4.9, reparationen klar den 21.9. Fartyyget förhalades sedan till uppläggningsplats vid Lödöse varv i väntan på krigsslutet.

Total reparationkostnad 149.715:- kr

================

HAVSBRIS 24.6.44

Assurans

Rexbolagets generalräkning 6.12 44 slutat på 172.794:58

SKN 14.12 44 till Rexbolaget utbetalat 120.000 a conto reparation.
SKN 10.3.45 -"- -"- 45.553:79
SKN till SÅAF 14.3.44 1350:- samt i besiktningsarvoden 75:- till Edgren och 114:60 till hamnkapten C.F.Carlsson, Västerås.

Historik

Se Havsbris 12.9.43 Eget

RAIDEN MOT BREMEN MIDSOMMARAFTON 1944

Das OKW gibt bekannt 25.6:" Nordamerikanische Bomber führten in den gestrigen Mittagsstunden einen Terrorangriff gegen Bremen. Es enstanden Schäden in Wohnvierteln und die Bevölkerung hatte verluste. Durch Luftvertəidigungskräfte wurden über dem Reichsgebiet und den besetzten Westgebieten bei Tage und in der Nacht 59 feindliche Flugzeuge vernichtet."

Bremen angreps övveraskande kl 01.16 den 24.6.44 av R.A.F Mosquitobombare som kom så snabbt inflygande att befolkningen inte hann ner i skyddsrummen. Anfallet riktade sig mot trafikanläggningar men hade som resultat 98 totalförstörda och 78 svårt skadade bostadshus, 117 dödade kvinnor, barn och åldringar och 478 svårt skadade människor som fick grävas fram ur begravda skyddsrum och hopstörtade hyreshus. - Kl 11.41 f.m. kom dagangreppet. 340 B-17-bombare ur U.S.8th Airforce med starkt jaktskydd fällde 640 ton spräng-och brandbomber vilka inte träffade det primära målet för raiden ,Vacuum-Öl-raffinerie AG, utan drabbade hamnen och centrala stadsdelar, främst Oslebshausen. 22 fartyg sänktes i hamnen och vid Weserwerft, 56 dödspffer krävdes och gas-,vatten- och strömförsörjningen bröt samman i hela Bremen. Värst drabbades vattenverket men reservledningar från Harz kunde kopplas in efterhand. Jaktplanen led inga förluster, sköt heller inte ner några tyska plan,och endast en B-17-bombare sköts ner. Däremot skadades 103 bombplan av lv-eld och tyskt jaktflyg. -Förutom Havsbris skadades svenska ss Storö och Viking svårt. - Från juni 1944 var hamnen i Bremen så förstörd av bomber att man knappt kunde hålla den ens provisoriskt igång. Från augusti -44 var hamnen en fartygskyrkogård med kantrade vrak längs alla kajer och alla kranar, magasin och förråd förstörda. Endast en liten del av Industriehafen var användbar ännu i slutet av augusti.

2) STORÖ 24.6.44

BOMBSKADAD I BREMEN VID STORT DAGANFALL LIKSOM HAVSBRIS OCH VIKING

Rapport

Lör 24.6.44 kl 11.30-12.45 skadad vid bombraid liggande vid kaj i Industriehafen, invid Kaliwerke, i Bremen.Fartygethade last u rummen av 1350 ton kalisalt för Stockholm. Djupg F. 15'4"- A 16'1" 16 ombv
Storö blev läck i akterskeppet och fick ovanbordsskador av splitter och lufttryck från bombexlosioner i närheten. Ingen av besättningen skadats.

Journal

Lör 24.6 låg under lastning i Bremen då flyglarm blåstes kl 11 f.m. Besättningenskyndat till skyddsrum på kajen. Kl 11.30 började bombanfallet som pågick till kl 12.45. Vid ombordkomstenbefanns fartyget vara översållat av betongstycken, stenar och sand,med hål slagna i däcken, intryckta dörrar, krossade ventiler etc. Vid pejling befanns akterrum,maskinrum och akterpik vara läck. Samtliga luckorlyfts ur sina spår av tryckvågorna och fallit ner i rummen. Länspumpning igångsattes genast. Pumpning sedan pågått oavbrutet ocg vattenståndet kunnat hållas konstant. Befh på em varit i förbindelse med mäklaren för att få tag i assuransens ombud men detta visat sig omöjligt eftersom inga telefoner fungerar.

Sön 25.6 fortsatt länspumpning. Under natten har en läcka uppstått i akterpikens tanktak så att vatten läckt ner i akterrummet.Läckan upptäcktes efter återkomsten ombord från skyddsrum efter ett flyglarm på natten.

Mån 26.6 Dykare undersökt rodret men inte funnit några skador.En bogserbåt länspumpat akterpiken varvid det upptäcktes att naglar sprängts under vattenlinjen. Dykaren tätat provisoriskt.

Tis 27.6 Klassens expert varit ombord,pejlat rännstenar och tanjar, kontrollerat ankarspel, styrmaskin och huvudmaskinen under gång,därefter utfärdat sjövärdighetsbevis för resan till Stockholm. Avgått kl 10 f.m från Bremen.

Tis 4.7 anlänt till Värtahamnen i Stockholm,försenad av bomb-och minspärr i Kielkanalen och ~~minspärr i Kiel~~ minspärrr i Kiel.

Stockholm 5.7.44
Jonas Lidblom
Befh

Skadeförteckning -Bremen 24.6.44

10 fönster å bryggan krossade,styrkompassen skadad, solsegelåsarma på bryggan skadade, splitterhål i däcket på båda sidor på övre bryggan med bräckta däcksbalkar ,därav ett hål över 2e styrmans hytt. Bryggdäcket lyftat från balkarna på flera ställen och stenar slagit gropar i däcket ,grönsaksskåpet sönderslaget, STB dörr till bryggan sönder likosm STB styrhyttsdörr med karm,

STORÖ 24.6.44

dörrkarmen till befh hytt på bryggan och karmen till lotshyttens dörr, manskapsmässens dörr intryckt, dörren till maskinassistentens hytt intryckt, splitterhål i pentryskottet, dörrkarm och lås till kylrummet sönderbräckta liksom låset till 1e styrmans hytt, en livboj och en presenning söndertrasade av splitter, lampor i hytterna genomgående krossats, fotogenlampkupor i hytterna krossats, de el. ledningarna i styrhytten sönedrtrasade, lodapparaten avslagen ovan däck, ratten till styrmaskin sönderslagen, svenska flaggan akter söndertrasad, förtoppslanternan sönder skorstensmärket om BB lösslitet, 7 ventilglas krossats i backen ,7 glas i maskinskylightet krossats, splitterhål i skorstenen STB, FW-tanken på däck sprungit läck, räckverket krökt och sönderbrutet, 1 glas krossat i kabysskylightet, 7 ventiler i salongshuset och 2 i styrhusets spräckts, och befh additionsmaskin kastats ä durken och gått sönder. Nere i maskin kunde följande skador konstateras: Stormlänsens ventilhus sönderslaget, tryckröret för brandpumpen sönder, tryckröret till akterpiken sönder, pejlröret till akterrummets länsbrunn avslaget, läcka på bunkermatarröret till stora pannan. På däck läckor på alla winschledningar .

Sjöförklaring i Stockholm 10.7.44 kl 16

Anders Edgren & Paul Wikborg inga frågor.

Ett ombud för rederiet inställt sig.

Befh Lidblom: Ytterligare skador uppstått, bl.a har ett tvättfat spräckts och elementet i kylrummet gått sönder.

1e styrman Cederblad: Hela besättningen befann sig i skyddsrum under raiden och skadorna konstaterats vid återkomsten till faryget.

Chiefen och båtsman vitsordat journalutdraget.

KK memorial 14.10.44

Upprepade bombanfall av främmande flygmaskiner över Bremens hamn.

Ex officio Bo Bergström

Crew List

Befh Jonas Verner Lidblom, Torngatan 4,Härnösand, 2.2.95 (Sedan 1934)
1e styrman Frans Gustav Cederblad, Oscarshamn, 14.6.78
2e styrman Olof Sigfrid Olsoson, 11.2.87
Chief Per Henning Öhman, Härnösand, 30.6.88
2e maskinist August Albin Lindquist, 27.9.82
Föreståndarska Gunilla Leontina Eriksson, Norberg, 11.12.81
Kokerska Selma Larsson, Leverne, 11.5.78
Båtsman Emil Arvid Reinhold Viberg, 11.4.18
Matrso Olof Verner Koch, 9.4.20
Lättmatros Karl Verner Karlsson, 21.11.17

Forts

STORÖ 24.6.44

Forts crew list

Lättmatros Erik Verner Karlsson, 23.3.09
Jungman Erik Tore Ljungquist, 5.1.26
Jungman Paul Ingvar Persson, 20.6.25
Maskinassistent Bengt Gustav Bengtsson, 21.9.85
Eldare Gustav Lennart Försberg, 14.5.02
Eldare Hugo Ferdinand Ekvall, 28.3.93

(Se även Storö 4.1.44)

SKNEIII 307

Sven Salén till SKN, i brev Sthlm 28.6.44

På uppdrag av rederiet för ss Storö be vi få meddela att detta fartyg under uppehållet i Bremen utsatts för diverse lättare skador på grund av krigshandlingar. Enligt uppgift är det läck i akterrummet och akterpiken, men har prov. tätats av dykare och erhållit sjövärdighetsbevis för resa till Stockholm. ss Storö avgick från Bremen igår kl 11.00 och under förutsättning att spärren för Kielkanalen är upphävd, räkna vi med att ångaren skall inträffa i Stockholm den 2.7. Den medför last av 1350 ton kalisalt som skall lossas i Gäddviken repsektive Värtan.

Dito 29.6.44

Rederiet har idag underrättat oss att erforderliga reparationer skall utföras vid Ekensbergs varv. Enligt vad vi vidare erforo har ångaren ännu ej passerat Kielkanalen.

Schadensbericht 28.6.44

Ein Vertreter für Firma Julius Thorspecken in Bremen hat am 26.6 auf flottem Wasser in Bremen Industriehafen ss Storö besichtigt. Durch die Explosion von Fliegerbomben in unmittelbarer nähe des Schiffes sowohl auf der Wasserseite als auch an der Landseite, soll das Schiff am 24.6 am obigen Liegeplatz in Bremen schäden erhalten haben. Zur Hauptsache erhielt dadurch das Hinterschiff leckagen. Das Schiff lag fertig beladen mit 1350 ton Kali und abfahrtbereitals die Bomben zur Explosion kamen. Die Hinterpiek und die Bilge des Achterraums machten Wasser. Mit der Schiffslenzpumpe konnte das eindringende Wasser nur in dem beschränkten umfange beherrscht werden, dass das Wasser in den getroffenen Räumen nicht zu sehr stieg. Jedoch gelang es nicht die Hinterpiek soweit zu Lenzen dass dieselbe befahren werden konnte, um die Leckstellen zu suchen und zu dichten. Die Kaliladung des Achterraums erlitt teilschäden durch das Wasser. Auf verlangen des Aufsichtsbeamten des Norske Veritas, Herrn Ingenieur Carstensen, wurde ein Pumpendampfer mit Taucher zu hilfeleistung angefordert. Nachdem der Taucher die Leckagen an der BB Aussenhaut im bereich der Achterpiek gefunden hatte (es waren 3 abgesprungene Nieten) wurde die Achterpiek durch den Pumpendampfer leergepumpt. -

STORÖ 24.6.44

Die Nieten wurden durch Leckschrauben ersetzt. Der Taucher nahm ausserdem eine besichtigung von Ruder und Schraube vor. Beide Teile waren in ordnung. Es besteht doch eine einschränkung in bezug auf das Ruder. Beim drehen des durch die Rudermaschine von hartbordlager zu hartbordlager stellte sich heraus dass das Ruder stellenweise ruckartig drehte. Esliegt der verdacht nahe dass der Ruderschaft durch die Unterwasserexplosinen verbogen worden ist. Es ist eine Dockung des Schiffes notwendig um klarheit über den zustand des Ruders zu erhalten. Nachdem die oben angeführten besichtigungen und Proben durchgeführt waren, erteilte Herr Carstensen dem Schiffe ein beschränktes Seetüchtigkeitsattest. Weiter sollen durch den Explosionsdruck und die splitterwirkung der Bomben nachstehenden Schäden eingetreten sein:
(Här följer på tyska de skador som redovisas i rapporten på sid 1-2)

Den Provisoriska reparationen

i Bremen med läcktätning,dykare och länspumpning,utfört av Unterweser Reederei A/G in Bremen, kostat RM 1200:-

---

Besiktningsinstrument

Kapten Anders Edgren 12.7.44 besiktigat vid kaj och senare i docka vid Ekensbergs varv.

Bordläggningen STB: (Akterut) : 2 plåtar förnyas, 6 riktas , 16 spant med kontraspant rikats och repareras,2 växlar svetsas vid akterstäven

Bordläggningen BB akterut: 3 plåtar förnyas, 10 riktas, en förnyas delvis. 17 spant med kontraspant i lastrum och akterpik riktas och rep. 500 strönagel förnyas eller svetsas. 20 löpmeter växel svetsas och diktas. 20 försänkta bottenskruvar till bottenstrutarna förnyas mm

Förpiken: Tanktaket dubblears på akterkant 6000x62x9. 10 kvms trädurk förnyas i kättingboxen,10 kvms cement förnyas mm

Bottentank 1-5: Dubblering av tanktak,pejlrör förnyas,bärare,Vägare och naglar förnyas, rännstenscement förnyas mm

Bottenventiler & kranar: Utöppnas,inslipas,fastpackas åter.Stormlänsventilen förnyas.

Rodret: Plåtar riktas,roderstock,tappar mm repareras.

Propeller: Svetsning av sprickor,dragning av axeln ,skruvar i hylsfodret m

Fördäck BB: Barriären med grind uppriktas.

Kommandobryggan: 19 meter solsegelåsar förnyas,11 kvms solsegel om STB förnyas, 25 kvms däcksplankor över 2e styrmans hytt förnyas sedan den prov. lagningen bottagits, alla proppar i däcksplankorna förnyas och spikarna drages, 550 kvadratmeter däck drives o beckas 4 nya livbojar anskaffas (Hittills uppräknade skador berör övre bryggan) På själva kommandobryggan insätts 10 nya fönsterglas,styrkompassen lagas, 8 bräder i soltaket STB förnyas och 3 st BB, Vindskärmen förnyas på akterkant 1000x700x1" ,2 nya livbätsställningar en däcksbalk i furu förnyas på BB-sidan 1600x 3 x3"

STORÖ 24.6.44

Livbåtarna: 2 kompasser justeras, glaset förnyas till den ena.
Inredningen: Salongsdörren BB repareras
2 skott med dörrar på bryggan fastsättas.
Kylrummet: Ett kylelement lagas med ny kylvätska, dörr med karm repareras
aktre dörren om STB repareras, ett glas förnyas,nytt grönsaksskåp
i furu.
Kaptens hytt: Dörren förnyas delvis, ny fotogenlampskupa.
Befh Badrum: Bvättstället förnyas.
1e styrmans hytt: nytt dörrlås
2e styrmans hytt: Ny takinklädnad, ny el. ledningar, målas
Lotshytten: Dörrkarmen repareras
WC:t BB: Armaturen fastsättes, ledningar lagas
Däckshuset STB: Ett hål svetsas i pentryskottet, en kvms masonite på insidan
förnyas.
Manskapsmässen, assistenshytten, 2e maskinistens hytt: En eklist på dörren
repareras.
Styrmaskinshuset STB: Ny dörr av ekplankor med lås & beslag. Ny dörrkarm
av ek.En ny ekspak på reservstyrratten. Ledningar repareras.
Winsch nr 2: 2 rör lagas nockaxeln riktas, ett drev & 1 fästbult förnyas.
Skorstenen: 6 splitterhål svetsas, 2 hål dubbleras, märket om STB lagas på
plats, Märket om BB riktas, repareras och uppsättes.
Akterrummet: 18 kvms garneringplank på sidorna förnyas.
Maskinrummet BB: Akterskottet dubbleras nedtill 500x300x10
Kolboxen BB: Akterskottet dubbleas på 3 ställen
Maskin: Barlastpumpen losskopplas och nerlydtes,fötterna repareras, 2 bär-
vinklar förnyas liksom 28 bäddbultar och pumpen återuppsättes på ny
fisk samt kopplas. Ett bärlager förnyas i tunneln. Lösa naglar förnyas
i div bäddar, rörledningar reparerars,17 glödlampor och 4 marinkontakter
förnyass
Diverse: 15 st nya glas i sidovemtiler, 7 nya glas i maskinskylightet.
1 nytt glas i kabysskylightet.
Ny lodapparat anskaffas, ny förtoppslanterna, ny svensk flagga
FW-tanken repareras i botten

Kostnader 64080:- kr

Storö låg vid varvet tis 11.7 till den 6.8.44

Assurans

SKN till Edgren 31.8.44 540:-

SKN till Rederiet 17.11.44 72.923:46

Rederiets generalräkning 26.8.44 = 75127:49

Historik

Se Storö 5.1.44

STORÖ 24.6.44

LASTSKADOR

Vid lossning i Värtahamnen,Sthlm 4.7.44 upptäcktes att av lasten (1200 ton kalisalt och 150 ton Kailit) en del av kalisaltlasten i akterrummet skadats av vatten som läckt in från akterpiken. I botten av rummet hade lasten kluppat sig till ½ meters höjd över durken om STB där vatten läckt in vid sjätte spantet räknat från maskinskottet.Denna last måste huggas loss med korpar och borrmaskin. Sammanlagt 78 ton skadats.

SKN ersatt Svenska Superfosfat Försäljnings AB i Stockholm med 3400 kr den 23.9.44

Raiden

För detaljer om raiden mot Bremen 24.6 se Havsbris

---

3)

<u>VIKING</u> 24.6.44

<u>BOMBTRÄFF VID LUCKA 3 UNDER DEN RAID MOT BREMEN SOM SKADADE 3 Sv. FARTYG</u>

<u>Rapport</u>

Bombskadad lör 24.6.44 liggande vid kaj i Industriehafen,Bremen, för koks-lastning. Raiden började kl 10.45 f.m då 511 ton koks intagits (full last = 1525 ton) 332½ ton i förrummet, 278+ ton i akterrummet. Djupg F 8′8″– A. 12′7″ 18 ombv. Ingen skadad

<u>Journal</u>

<u>Lör 24.6.</u> kl 00.00 flyglarm följt av flyganfall med bombnedslag. Kanoner och strålkastare i verksamhet. Stora eldsvådor i staden. Kl 02 blåstes Faran över. ~~Fortsatt lastningen med en kran kl 08 men arbetet avbrutits av flyg-larm~~ Kl 03 blåstes föralarm. Kl 03.30 blåstes Faran över. Kl 06 fortsatt lastningen med en kran,men arbetet avbrutits 10.45 av flyglarm på vilket följde ett stort flyganfall av flera stora allierade bombplansförband som anställdes stor förödelse iland och bland fartygen i hamnen. Större delen av besättningen varit kvar ombord och sökt skydd under däck. Under anfallet fick Viking en bombträff mellan lucka 3 och 4 som sprängde ett stort hål i däcket, slog av 3a ns och 4 ans lastbommar, förstörde aktermasten med riggoch winscharna,slog av alla STB stöttor till brädgången och splittersållade akterdäcket, maskin- och akterskotten midskepps, hytter osv. Två hål slogs i bordläggningen BB under vattenlinjen vid lucka 3 så att en större läcka uppstod.Inredningen ramponerades i befh salong, befh sovrum, 1e styrmans hytt m.fl STB brädgång på akterdäck revs upp och tryckte ut,järnpollare på akterdäck slogs sönder,flera hål slogs i isskåpet och salongsskylightet, ljusventiler och fönster i navigations hytten krossades, alla stöttor med nät som riggats upp på akterdäck för kokslasten trasades sönder, på båtdäck slets livbåtstaljorna av och en dävert skadades,rorledningen slogs av på 2 ställen, akterluckornas pre-senningar brunno upp,bryggbarriären slogs sönder, flera hål slets upp i den nya flaggan,ljusventiler i poopdäck revs upp, Ians winschock slogs sönder, värmeelement i salongen och 1e styrmans hytt sprang läck i fogar-na, vattenledningsröret till däck slets av, hål slogs i Ians luckkarm, flaggstången slogs av, ,dörren till navigationshytten slogs in, kikaren som stod på bordet försvann, 2 täckpresenningar till akterwinscharna brunno upp, rorledningstaljan slets sönder och blocken blev illa tilltyg-ade, värmeelement i matroshytten sltes loss och dörren spräcktes, karaff-inställ i hytterna sltes loss såatt karaffiner och tvättställ gick sönder. Styrkompassen stod stilla men sedan den tagits loss började den åter att fungera.Alla skeppsure obrukbara. Styrmans radioapparat kastad i surken och förstörd.En hel del inventarier förlorats i salong,befälsmäss,kök och pentry.

VIKING 24.6.44

Sön 25.6 Röjt upp i mässen efter bombningen. Pejlat rännstenarna. Flyglarm kl 22.35. Besättningen i skyddsrum dygnet ut.

Mån 26.6 Faran över blåsts 00.20. Besättningen återvänt ombord.Däcksfolket under dagen splitsat ihop skadade förtöjningswires. En besiktningsman från assuransen varit ombord. Förhalat 17.20 med 2 bogserbåtar och kl 19.15 förtöjt i Holtzhafen för reparation.

Tis 27.6 Liggande i Holtzhafen. Däcksmanskapet byggt 2 cementkistor i akterrummet .Sjövärdighetsbevis erhållits och tillstånd avv avgå till Svensk hamn så snart rorledningen reparerats.

Ons 28.6 Däcksmanskapet skalkat luckorna och täckt bombhålen. Skickat iland de skadade delarna till rorledningen.Expert besiktigat och godkänt cementkistorna. Kl 19 roderledningen blivit hopsatt.Flyglarm 23.30. Besättningen till skyddsrum.

Tors 29.6 kl 01.20 Faran över.Besättningen återvänt ombord. Kl 06.45 flyglarm. Besättningen gått till skyddsrummet. Kl 10,30 blåstes Faran över. Besättningen gått ombord. Erhållit tillstånd av myndigheterna att avgå. Kl 14.30 avgått från Bremen med lots ombord och assistans av en bogserbåt. Lämnat bogserbåten 14.37. Tiden ombord är räknade efter longitud 0.15°.

Ombord 30.6.44
C.Fredriksson
Befh

Crew List

Befh Erik Oscar Wilhelm Fredriksson,Funkabovägen 33,Kalmar,7,8.99 (29.7.43)
1e styrman Herman G Persson, Nr 133a Brantevik, 2.9.91 (25.5.43)
2e styrman Björn Aurell, Sundbyberg, 29.9.14
Övermaskinist Hjalmar Lundgren, Hässleholm, 25.10.85
Maskinist Sven Svensson, Norrköping, 15.12 82
Föreståndarska Hilda Söderström, Stockholm, (Katarina), 4.5.94
Kokerska Anna Nilsson, Stockholm, Maria Församling, 19.5.92
Matros Gustaf Börjesson, Faktorigatan 2,Hälsingborg, 28.6.95
Matros Henning Nilsson, Höja, Kristianstad län, 28.2.14
Matros Sivert Landquist, Härnösand, 2.3.21
Lättmatros Roy Hansson, Everöd, 16.8.25
Jungman Nils Nilsson, Sillefteå, 12.1.25
Jungman Alf Johansson, Målilla, 21.6.26
Smörjare Gustaf Nilsson, Ronneby, 4.3.92
Eldare Gustaf Svensson, Hälsingborg, 14.9.14
Eldare Ernst Folke Sjöberg, Thulrgatan 7,Norrköping, 7.7.08 (14.6.44)
Eldare Georg Söderberg, Slette Larstorp, 18.9.15
Maskinelev Harry Nyström ,Västerås, 20.9.24

VIKING 24.6.44

Sjöförklaring i Oscarshamn 17.7.44 kl 10.30

Sakkunniga: Vicekonsul C.O.Svensson & ombudsman Thor Johansson

Befh Fredriksson: Inte funnits någon möjlighet förhindra skadegörelsen ombord
Uppräkningen av skador inte komplett.

1e styrman Persson: Befunnit sig i skyddsrum vid kajen vid bombträffen.
Större delen av besättningen var kvar ombord,men ingen blev skadad.
Skadornas antal så stort att det varit omöjligt amteckna allt i skeppsdagboken.

Matros Börjesson: Vid bombnedslaget befunnit sig i BB akterhörna (?!)

Eldare Sjöberg: Befunnit sig ombord vid bombnedslaget.

Kk Meorial 19.8 44

Bombfällning under flyganfall mot hamnen. Ex officio. Bertil Lindhé.

SKNEIII 306

Mäklaren Scholle,Bremen,telegram till Rederiet 26.6.44

Viking infolge Bombentreffer zwischen Luke 3 & 4 einige Löscher durch splitter in der aussenhaut über der wasserlinie punkt kapitän vorschlägt mit der anbord befindlichen ladung 511 ton brechkoks drei abzudampfen da ohne reparatur weitere ladung nicht laden kann punkt telegrafiere montag welche reparaturmöglichkeit punkt = Ellosch

Rederiet telegraferat svar

Viking arrangieret provisorische reparatur ohne weitere ladung punkt Seefähigkeitsattest geltend nach schwedischen hafen punkt dringdrahtet wann abgang möglich

Svar från Scholle ,ankom 27.6

Viking beginnt reparatur morgen =Ellosch

Rederiet i brev till SKN ,Sthlm 28.6.44

Enligt telegram skulle Viking vara reparerad idag och väntas avgå tidigt imorgon bittida från Bremen. Vi ha lyckats med Statens Bränslekommission att vår kolfirma i Oscarshamn skall få mottaga Vikings kollast.

Dito till SKN, Sthlm 4.7.44

Viking har idag inkommit till Kalmar för lossning. Som väl var kom vi i sista minuten att tänka på att därest winscharna på akterdäck skulle vara sönderslagna,så kunde lossning i Oscarshamn icke äga rum eftersom den hamnen saknar kranar.Ångaren är nu under lossning och skall efter utlossning skifta till Oscarshamn med beräknad ankomst onsdag.Vi ha ännu ej erhållit några detaljer över de skador fartyget erhållit.

Schadensbericht 26.6.44 ff

Claussen & Wieting,Havarievertreter,Bremen, besiktigat Viking i Industrie-

VIKING 24.6.44

hafen i Bremen 26.6.ff.

"Ich habe festgestellt dass die Sprengbombe das Hinterschiff zwischen Luke 3 und 4, wo lukendeckel etc aufgestapelt waren, getroffen hat. Im grossen zügen umrissen sind folgende schäden am Schiff entstanden:
Deck zwischen Luke 3 & 4 vollkommen aufgerissen und Lukensülls & Scherstöcke, besonders Luke 4, schwer beschädigt. Beide Dampfwinden sind schwer beschädigt. Verschiedene Decksplatten sind durchlöchert und verbeult. Der Hintermast ist schwer beschädigt, einschliesslich Bardunen & Wanten. Beide Ladebäume sind vollkommen zerstört. Das Schantzkleid im bereich von Luke 3 & 4 an der STB seite ist schwer, an der BB seite leichter beschädigt. An Decksaufbauten etc schäden durch Splitter. Aussenhautplatten an BB im hinteren Laderaum sind unterhalb der Wasserlinie an 2 Stellen durch splitter durchschlagen. Der Ruderleitung ist beschädigt. In Saloon und Kapitänszimmer sind Wand- & Deckenverschalung nach Luftdruck versetzt. Auch leichtere splitterschäden. Oberlicht beschädigt.

(Deschimag Werk AG Weser provisoriskt reparerat roderledningen och tätat hål i bordläggning och däck provisoriskt fram till 29.6 varefter Viking erhöll tillstånd att gå till Sverige med de 511 ton koks som fanns i rummen vid bombningen.)

Förteckning över bombskadade inventarier å ss Viking

All färg förstörd å hela fartyget.
Plankor & bräder för koksdäckslast.
6 förtöjningswirar.
4 livbåtstaljor
4 Luckpresenningar
1 läcktätningspresenning
2 täckpresenningar till akterwinscharna
Kapellen till livbåtar och lillbåten
2 luftrörskapell
Kapellet till Slaongsskylightet
3 wirerullekapell akter
3 förtöjningskablar & 4 bildäck
1 st flagga
3 hissanordningar till 3an & 4an
En rodertalja med blook
2 st kompasser och 3 skeppsur
Flagglina till aktermasten
4 st livbojar med ljus
1 st logg med klocka
4 st 6′ 6½″ koksnät

VIKING 24.6.44

Forts förstörda inventarier

1 korkfender och 1 kastlina.
6 hisshönor och 6 pytsar
9 korklivbälten & en simväst
Korkmattor & mjuka mattor i salong,hytter mm
8 lampkupor av glas
4 karbidlampor med kupor
1 kikate, 1 väckarklocka, 1 radioapparat.
3 madrasser & 3 kuddar med överdrag.
1 plyschduk i salongen 2,3 x 1,3 meter
4 tavlor med ramar
1 bord med 5 stolar till salongen
1 skrivmaskin, 1 additionsmaskin
Kojgardiner med stång i befh sovhytt

Ombord 10.7.44
C.Fredriksson
Befh

Krossat glas & porslin ombord

I Befälsmässen: C:a 60 tallrikar , 30 salladierer & assietter, 1 soppskål, 1 raguskål, 3 dussin olika glas, 2 bringare, 1½ dussin the-& kaffekoppar, 6-7 stekfat, 6 karotter, div skålar & glas, 1 bordsställ, 1 spritkök.
I Salongen: 1 representationsservis för 12 personer, omkring 62 slipade glas (öl,grogg,snaps,vinglas)2 bringare, 4 karotter med lock, 2 st isvattenbringare, omkring 20 par kaffekoppar med kanna,sockerskål och gräddsnäcka, 12 salladierer, 12 assietter, 1 bordsställ av slipat glas, div. prydnadsfat och skålar,div. prydnadssaker, 1 väggfast kaffekvarn av porslin
I penteriet: C:a 40 tallrikar av olika slag, 3 dussin glas för snaps, öl och groggar, 1 dussin kaffekoppar, 2 dussin saladjärer och assietter, 5 karotter, 6 stekfat, 2 bringare, 2 kaffekannor, 4 glasbunkar, 1 soppskål, 1 raguskål, div skålar av glas & porslin
I Köket: 4 rostfria bunkar, 1 rostfri kittel, 4 dito kaffepannor, 4 dito mjölkkannor, 2 rostfria mathämtare, 4 rostfria stekfat, 2 knivar

Ombord 10.7.44

C.Söderström C.Fredriksson
Föreståndarska Befh

Förstörd proviant

2 kg sirap 3:70, 20 kg lök 30:-, 20 kg oxstek 68:-, 10 kg skinka 35:-. 8 kg smör, 36:40, 4 kg margarin 12:-, 35 kg vetemjöl 17:-, 20 kg socker 11:- 6 kg ägg 22:50, 4 burkar ättiksgurka 48:-, 10 falskor saft 30:-, grönsaker 25:-, 1 kagge lingonsylt 20:-, 30 kg äppelmos 52:50, 5 kg kaffe 29:-,

Forts

VIKING 24.6.44

Förstörd proviant forts

25 kg kaffesurrogat 48:-, färdig smörgåsmat 25:-, 20 flaskor Soya mm 30:-
10 kg spisbröd 8:50, 10 burkar fruktkonserver 60:-, 1 burk buljongtärningar 16:-, 15 burkar grönsaker 14:-, 1 kagge salt sill 90:-, 5 kg senap 14:25, kryddor 10:-, 5 flaskor vaniljesåsns 10:-, 10 kg makaroner 7:20
10 kg bruna bönor 14:-. 10 kg ärter 7:20, 15 kg risgryn 20:85
Totalt: 900 kr 10 öre

Ombord 1.7.44

C.Söderström E.Fredriksson
Föreståndarska Befh

Förstörda effekter

Befh: 1 kostym 250:-, 1 helyllefilt 24:-, 2 skjortor 31:-
1e styrman 1 kostym 250:-, 1 radioapparat 200:-, 1 par byxor 36:-
2e styrman 1 kostym 200:-, 1 skjorta 18:-
Föreståndarskan: Kappa 210:-, handväska 60:-, glasögon 37:-, armbandsur 95:-, toilettartiklar 20:-
Matros Börjesson: 1 ställ arbetskläder 12:-, tröja 4:50, kalsonger 4:50 2 skjortor 25:-, 2 par strumpor 9:-
Eldare Sjöberg: Blårock 17:-, byxor 15:-, 2 skjortor 26:-
Smörjare Nilsson: kostym 190:-, blåbyxor 8:-, 3 skjortor 24:-

Totalt: 1766:- kr (Gick upp i totalersättningen för haveriet)

Besiktningsrapport 6.7.44 ff

Ing. Sten Haeger besiktigat i docka vid Oscarshamns varv 6.7 ff
" Vid de upprepade kraftiga bombträffar,som fartyget fått , och härav uppkomna skakningar ha ganska omfattande skador uppstått i bordläggningen på båda sidor.På akterdäck var förödelsen mycket stor med bl.a aktermasten avsliten och totalt förstörd.Båtdäcket har sprungit läck i alla nåt, livbåtar och jolle är skadade och inredningen i salongen och de flesta hytter,mässar och gångar etc var förstörd i mycket stor utsträckning.En betydande del av invantarierna ombord ha förstörts. Däremot var maskinskadorna inte av den omfattning man kunde väntat sig efter dessa bombnedslag."
Bordläggningen STB: 8 plåtar förnyas, 10 riktas, 17 spant riktas, 4 webbspant uppriktas, en dtormport förnyas.
Bordläggningen BB: 7 plåtar förnyas, 13 riktas, 35 spant uppriktas och förnyas delvis.
Garnering etc: 40 fack garneringscement förnyas,35 kvm ny garnering,alla. tankar tryckprovas, hela länsledningen undersökes.
Rodret: Lyftes för besiktning.
Styrmaskinen: Öppnas för besiktning.
Backen:Barriären STB upprikats.

VIKING 24.6.44

Akterdäck STB: 7 plåtar förnyas & 2 riktas, 1 pollare förnyas, 8 däcksbalkar rep., 4 halvbalkar uppriktas, 15 brädgångsstöttor förnyas och 3 riktas,20 meter brädgångslist förnyas.

Akterdäck BB: 8 plåtar förnyas,8 brädgångsstöttor riktas,20 meter ny relingslist till brädgången, 2 ,ängder nytt spolrör, 17 meter nytt avloppsrör till winscharna,nytt pejlrör till akterpiken.

Lucka nr 3: STB & BB Luckkarmar förnyas vardera 7,6 meter, förliga och aktre gavelplåtarna förnyas 6,9 meter, 10 skärstocksspår förnyas, 2 järnskärstockar förnyas, alla träluckor förnyas 6,9x 7,6 meter 50 luckkilar förnyas etc etc

Lucka nr 4: Sidokarmarna uppriktas,förliga gavelplåten förnyas 6,2 meter, aktre gavelplåten riktas 5,8 meter, nya täckluckor etc etc.

Winsch nr 3: förnyas helt inkl sockel

Winsch nr 4: Repareras iland.

Winsch nr 1: Ny nock & nytt lock till STB slidskåp.

Winsch nr 2 : Iordningställes.

Aktermasten: den 13,2 meter höga masten som slitits av och helt förstörts förnyas helt och hållet . Med ny rigg och 2 nya trälastbommar. All fast och löpande rigg och alla bomdetaljer förnyas.

Ångrör: Mellan luckorna och på sidorna förnyas som erforderligt.

Spolledningen: Förnyas som erforderligt.

Poopen: 3 plåtar förnyas i frontskottet,1 däcksbalk uppriktas,1 ljusventil förnyas med stormlucka 8", ventilator med huva förnyas 1,7 meter, 528 löpmeter trädäck på poopen drives, 1 wirerulle repareras, salongsskylightet av trä förnyas av järn med 4 luckor,isskåpets framsida förnyas samt ny zinkplåt invändigt, nakterhuset repareras, en 6" ventilatorhuv förnyas,flaggstången förnyas.

Aktre maskinskottet: 3 plåtar riktas och omnitas, 1 lejdare riktas, ny fallrepstrappa av furu (Den gamla förstördes liggande vid skottet)

Båtdäck: 290 löpmeter trädäck drives,gavelplåten till maskinskylightet förnyas, skylightet repareras iland, 2 glas förnyas i luckorna, kulhål i skorstenen svetsas, livbåtarna repareras iland med nya kapell, Jollen repareras iland med nytt träkapell, flotten på båtdäck iordningställes, ny bunkerluckpresenning,ny akterdävert till BB båt.

Övre Bryggan: 135 meter trädäck drives, ny bryggskärm av furu på 10 meters längd, 2 lejdare fastsättas, nakterhuset repareras,2 kompasser justeras.

Salongen: Ny skott-& takbeklädnad av masonite, ny dörr av furu, 2 dörrar justeras och masonitklädes, värmelementet repareras,spegeln omfolieras, 4 stolar förnyas, ny mjuk matta 3x2 meter,ny linoleummatta, salongsbordet,soffan, 2 hörnskåp lossatags,repareras och fastsättas ny reingledning, ny klocka & barometer,2 nya taklampskupor,ny bordduk i plysch,2 nya glas i takskylightet.

VIKING 24.6.44

Befälhavarens hytt: Ny skottpanel på förkant, övrig panel lagas,ny dörr av furu, 2 nya ventilfyllningar, ny sidoventil med stormlucka 8'', ny soffa, dragkojen,bord, byrå & skåp repareras, elementet repareras, ny kojgardin med stång,2 nya vemtilgardiner,2 nya rullgardiner, ny mjuk matta 2x 1½ meter, radioapparaten lagas.

1e styrmans hytt: Ny panel vid dörren på akterkant, ekdörren förnyas delvis med ny dörrkarm av ek,järnskottet uppriktas på akterkant liksom stagen, ett hål svetsas, klädskåpet förnyas delvis,dörren till kojskåpet fastsättes, kommoden lagas med nytt tvättställ,elementet ompackas och fastsättes. Målning.

2e styrmans hytt: Ny furudörr,kommoden lagas med nytt tvättställ,elementet ompackas och fastsättes, en ljusventil riktas och återfastpackas, ny kojgardin med stång.

Chiefens hytt: Ny klädskåpsdörr, nytt tvättställ med avloppsrör, ny klocka, ny ytterdörr av furu med ny karm, 4 kojlådor justeras, värmeledningen repareras, målning.

2e maskinistens hytt: Ny dörr med karm, soffans ryggstycke fastsättes, kojlådorna justeras,elementet fastsättes, målas.

Befälsmässen: Ny sidopanel 8½x1,9 meter,ny takinklädnad 3x2½ meter,2 nya ventilfyllnader, järnskottet på akterkant uppriktas med ny sidoventil 8'' med stormlucka, Ny furudörr med karm till nedgångskappen repsektive maskinkappen, soffan lagas med nya sittdynor, nytt matbord med ny vaxduk, ny lampkupa, wärmeelementen fastsättas, hylla repareras.

Salongsgången: Dörren till nedgångskappen förnyas at teak med karm, 4 kvms ny linoleummatta,skåp,hyllor etc förnyas som nödvändigt.

STB gång: Ny ekdörr med karm och ny stjärnventil

BB gång: -"- -"-

Navigationshytten: Dörren med sträskott mellan vestibulen och navigationshytten repareras, dörren till hytten justeras med bytt lås, flaggskåpsdörrarna justeras, nytt ventilglas, ny fönsterruta med karm.

Förrådet STB: Ekdörren isätgaes och lagas.

Förrådet BB; Ny furudörr med karm,ett däcksglas & 2 ljusventiler ompackas

Kockhytten: Ny hyttdörr med foder, klädskåpsdörren lagas, elementet ompackas

Föreståndarskans hytt: Ny dörr av furu, takventilen ompackas, elementet fastsättes, ljusventilen ompackas, kommoden lagas,ny kojgardin med stång,

Kokerskans hytt: Dörren justeras, ljusventilen riktas & ompackas,ny skåpdörr, kommoden lagas med nytt tvättfat.

Köket: Spisen ommuras och repareras.

Expeditionen: 2 ljusventiler riktas & ompackas, elementet fastsättes.

forts

VIKING 24.6.44

Badrummet: Nytt badkar, ljusventilen riktas & ompackas,kommoden lagas.
Förliga hytten BB: Ekdörren lagas med nytt lås, 2 klädskåpsdörrar lagas, 2 sidoventiler samt elementet fastsättas.
Aktre hytten om BB: Ny ekdörr med karm till hytten, ny klädskåpsdörr, elementet repareras, ytterskottets panel repareras,3 kvådratmeter nypanel mot k maskinkappen.
Maskinskottet: Bucklade plåtar rektas etc STB & BB, på för-& akterkant.
Stöora maskinen: Öppnas för genomgång,donkeypumpens ena fot förnyas, rörisolering förnyas, skadade bultar förnyas,ny vitmetall inläggs i 6 underhalvor på ramlagrren till maskinaxeln och i 5 ramlager-underhalvor i tunneln, ångpanna och bottenventiler öppnas etc etc

Kostnad: 160.065:- kr
Viking kom till Oscarshamns varv 5.7.44, sliptogs 8-12.7 för besiktning, låg i docka 29.7- 29.8, den långa tiden i docka beroende på en sådan anhopning av fartyg vid varvet att man inte hade pltas att docka ut fartyget. Viking kvarlåg sedan för reparationer för rederiets räkning till 3.12 44 då hon förhalades till uppläggningsplats i väntan på krigsslutet maj 45.

Assurans

SKN 25.7.44 Till Clausen & Vieting,Bremen 342:32
SKN 15.8.45 lösen av dispache 1300:-
SKN 7.9.45 till SÅAF för besiktning 2898:40
SKN 14.9.45 till Rederiet 181.472:60

SKNEII Disp Dispache given Sthlm 15.8.45

Av dispachör P.G.Hasselrot. Rederiets generalräkning 13,4.45 slutat på 192.578:92 inkl fraktförlust 12.463:79
En reparation i Tyskland varit otänkbar.Det enda tänkbara var att så fort som möjligt få bort fartyget från tysk hamn p,g av bombraiderna.

Egna noteringar Historik

Lastångare på 1352 brton byggd 1903 vid Irvines Shipyard i West Hartlepool av stål. (Johannes Maersk, Grovehurst) L 69,5 B 10.9 Tillhörig red AB Mercurius (Harald Jeansson) i Stockholm. Welldäckad med 618 ihkr maskin. från Richardson,Westgarth & Co i Harlepool. Inköpt som Viking i maj 1935 från förnyasde red AB Commercial (Erik Johnsson) i Höganäs som i sept 1922 inköpt ss Johannes Maersk från A.P.Möller i Köpenhamn som köpt ss Grovehurs 1915 från red AB Grovehurst (J.P.Jönsson) i Landskrona, bildat 25.4.03, vilket då inköpte under byggnad varande ss Grovehurst.
Den 6.5.54 omtalade SST att Viking nedskrotats vid Perssöner i Ystad.

Krigshaverier

22.6.42 bombad i Bremen,5.4.43 & 26.11.43 bombad,24.6.44 bombad

VIKING 24.6.44

Detaljer om raiden mot Bremen 24 6.44 se Havsbris 24.6.44

Danska ss ~~Racific~~ Paris på 2367 brton Byggd 1943 som låg invid Viking sprang svårt läck under raiden och sjönk kl 12.15. Paris kunde dock lyftas och länspumpas några dagar senare. Hon tillhörde D/S A/S Pacific i Köpenhamn. Storö pch Havsbris skadades, men flera andra fartyg för och akter om Storö fick fullträffar och sjönk vid kajen.

LIBAU 29.6.44

VETERAN I DJUPET MED FLAGGAN I TOPP EFTER 3 TIMMARS KAMP MOT UNDERGÅNGEN.

Rapport

Avgick kl 16 tis 28.6.44 från Göteborg destinerad i barlast till Stettin.
Djupg F 7'5" - A 8'5" 11 ombv
Minsprängd ons 29.6 kl 22.55 mellan boj 9 och 8 i kursanvisning 51. Vind syd 1-2. God sikt. Befh vakt. Utkik på bryggan. 4 av de ombv skadats av rusånga och slag. Månan antagligen under rum 3,varvid läckor uppstodo så att fartyget tog in vatten.Allt i maskin var obrukbart. All inredning var sönderslagen. 3ans och Ians luckor kastades bort.Räckverket akter lyftes av
Vi seglade i tyskarnas minfria led enligt kursanvisning. När olyckan inträffade befann sig fartyget c:a 500 meter från boj 8 förut då en kraftig explosion hördes och kändes,antagligen en magnetmina som exploderade.
Efter explosionen sjönk fartyget på 3½ timmar.

Limhamn 4.7.44
J.W.Sahlée
Befh

Sjöförklaring i Malmö den 9.7.44 kl 10

Sakkunniga hamnkaptenen G.Winberg & sjökaptenen Charles Edgren
Varken redare eller SKN läto sig avhöra.

Rapport föver ss Libaus resa Göteborg-Stettin

ss Libau avgick från Göteborg kl 16 tis 28.6.44. Lämnat lotsen vid Varberg kl 22.10 och fortsatt resan med kurs mot Kullen. Passerat Kullen kl 04.45 ons 29.6 i ost, avstånd 0,6 nautiska mil.Fortsatte resan efter kända föremål till Limhamn där lots erhölls kl 11.35. Kl 13.37 skiftat lots vid Höllviken.Lämnat lotsen 14.05 sjön Kämpinge. Kl 15.05 passerat Trelleborgs fyrskepp, sedan fortsatt resan med ledning av bojarna i minsvepta leden. Kl 20 passerat Arkona fyrskepp, vind syd 2 m.sek, fortsatte efter ledning av bojarna,vilka voro väl synliga och togs på ett avstånd av 50 meter om BB till kl 22.55 då en väldig explosion inträffade. Fartyget befann sig mellan bojarna 9 och 8, antagligen en magnetmina. BB båt sjösattes fortast möjligt men skar under och vattenfylldes.Då sjösattes STB båt och alle man lämnade fartyget i den efter det man konstaterat att maskinen var obrukbar. Efter blossning kom en vaktbåt till platsen och bärgade oss. Den blev sedan liggande på platsen. Cirka 2 timmar efter explosionen gick kapten,styrman, maskinisten, båtsman och lättmatros Jönsson ombord för att bärga skeppspapper o.dyl och konstaterade då att allt i hytterna var sönderslaget, likaså på bryggan.Sedan vi hade sett att ingenting var att göra gingo vi åter ombord i vaktbåten vilken sedan överförde oss till en annan vilken i sin tur införde oss till Sassnitz. ss Libau sjönk kl 02.25 den 30.6

Limhamn 4.7.44 Befh

LIBAU 29.6.44

Befh Sahlée: Kursen lagts i SO riktning från Trelleborgs fyrskepp. Bibehållit denna kurs till ett tyskt fyrskepp i höjd med Arkonaarifrån resan fortsatt i riktning SSO½O. Minsvepta leden söder om Arkona är utmärkt med en boj på var tredje distansminut. Vid den boj som låge i höjd med Sassnitz vore stationerat ett vaktfartyg, och ett annat vaktfartyg stationerat i höjd med Greifwalder Oie. Bojarna 8 och 9 låge mellan dessa båda vaktfartyg och boj nr 8 låge ganska nära sistnämnda vaktfartyg. God och klar sikt rådde. Trots mörkret kunnat se från boj till boj. Vattenytan varit synlig ungefär 1′föröver. Ingen varning om drivminor lämnats från vaktfartygen. Mött 2 fartyg mellan Sassnitzbojen och boj nr 9. Cirka 4′framför Libau hade ett annat fartyg färdats med samma kurs som Libau.Vid explosionen stannade skeppsklockan på 22.55.Libau då närmat sig boj nr 8. Befh strax innan varit inne och sett på sjökortet för attkonrollera att bojen förut vore boj nr 8. Vid explosionen slungades befh från kommandobryggan och efteråt befunnit sig med halva kroppen nere i kolboxluckan, belägen 4- 5 meter akter om bryggan.Han hade då inte märkt att han var skadad. Omedelbart stigit upp urluckan,begivit sig bort till nergången till manskapshytterna ochropat:" Alle man på däck!" Redan då hade emellertid alla hunnit upppå däck utom 2e maskinisten och föreståndarskan,vilka xäxxx voro på väg upp.Utan särskild order hade besättningen börjat sjösätta BB livbåt.Båtens aktertalja hade dock oklarats vid explosionen så att den inte fungerade och vid firningen kom båten i vattnet med fören först, skar igenom och vattenfylldes. Istället sjösattes STB båt och alla gick i den. Endast 2e maskinisten blivit bränd av rusånga och klagat över sina skador. Enligt hans utsago hade pannan skadats så att ångan strömmade ut och maskinen var förstörd. Minan, enligt 2e maskinisten, träffat i eller omedelbart intill maskinen. Sedan man blossat från livbåten i mörkret kom vaktfartyget från Sassnitzbojen till platsen c:a en timme efter explosionen. För att lätta livbåten gick några av Libaus folk ombord på vaktfartyget. Befh, styrman, 1e maskinisten, båtsman och en matros stannat kvar i livbåten som i ytterligare en timme hållit sig ca 150 mester från Libau innan de ånyo bordat fartyget. De fann allting ovan däck sönderslaget. Befh begivit sig till karthytten och där funnit skeppsdagboken som var inpackad i skyddspapper tillsammans med en räkenskapsbok i vilken han skrivit kvällen innan. I övrigt allting varit så sönderslaget i karthytten att han inte ens kunnat hitta en kikare.Inte kunnat återfinna maskindagboken.Kommandobryggan varit svårt ramponerad och allting sönderslaget i salongen . Inte själv gått ner i besättningens hytter men sett att dörrarna till

LIBAU 29.6.44

dessa varit avlyftade.Någon tagit sig ner och hämtat en klänning åt föreståndarskan vilken, liksom Ie maskinisten och några andra av besättningen, lämnat fartyget i nattdräkterna. De andra försökt komma ner i hytterna men inte kunnat taga sig fram. Ej heller Ie maskinisten hade lyckats komma in i sin hytt utan hade måst låna klädesplagg av de andra. Enär det luktat gas i fartyget hade de inte vågat tända ljus och inte vågat stanna under däck. Alla el.lampor varit krossade. Fartyget till hälften vattenfyllt i aktern medan förskeppet varit fritt från vatten. Åter lämnat Libau efter 30 minuter Efter utterligare en halvtimme hade Libau,som efter explosionen drivit i SW riktning, rest sig med fören upp i luften och stått så i ungefär 2 minuter. Därefter fått slagsida och sjunkit samt blivit liggande med masttopparna 2 meter över ytan. Hon hade inte dessförinnan brutits sönder. Först sedan Libau sjunkit märkte befh att han fått en ankelstukning i vänster ben och arm, en stöt på höger knä och skärsår under båda fotsulorna. 2e masjinisten fått brännsår, eldare Svensson stukat höger fot, ingen av dem dock behövt sjukhusvård. Tyskarna på vaktfartyget omtalat att de märkt två stötar vid explosionen och att detta var karakteristiskt för magnetminor. Myndigheterna i Sassnitz tagit väl hand om dem.

Maskinskötare Johansson: (2e maskinist) Vakt i maskin från kl 19,samt i eldrummet eldare G.Svensson, Vid 23-tiden hört en väldig knall.Det hade inte märkts någon stöt i maskinrummet.en ånga samtidigt med knallen börjat rusa ut på panntoppen. Eldaren, som stått vid lejdaren, genast begivit sig upp. Johansson, som höllpå att smörja lysmaskinen, blivit bränd på båda armarna, i synnerhet på den vänstra, av rusångan och även fått en brännskada på vänstra sidan av huvudet. Skyndat till lejdaren och sprungit uppför denna.Uppkommen på däck i mörkret trevat sig bort till sin hytt.Överallt låg allting huller om buller så att det varit svårt att ta sig fram. Mörkt i hytten. Det el.ljuset inte fungerat. Johansson med händerna kunnat känna att allting i hytten var förstört.Då han kommit upp på däck hade BB båt firats.Gåttmed de andra i STB båt. Blossat. Gått ombord i vaktfartyget sedan detta kommit till platsen. Ie maskinisten kommit i livbåten endast iförd sin pyjamas och barfota. Maskindagboken, som förts av Ie maskinisten ej kunnat återfinnas i kaoset ombord.

Befh upplyst att han av misstag ej anmodat amdra besättningsmän än Johansson att komma till sjöförhöret, enär han varit sjuk när kallelsen delgivits honom och han därför ej observerat att det ankommit på honom att inkalla de personer vilkas hörande påfordrades-

---

KK memorial 24.8.44

Krigsförlisning,förorsakad sannolikt av en magnetmina.

Ex officio Bertil Lindhé

LIBAU 29.6.44

Red AB Egon,Limhamn,30.6.44 till SKN

Refererande till dagens telefonsamtal få vi meddela att Libau förlist i närheten av Sassnitz. Hela besättningen har bärgats. Några närmare detaljer föreligga inte och vår agent i Stettin tordes inte ingå i närmare detaljer per telefon, men svarade på vår direkta fråga om krigs- eller civilhaveri föreligger,att det torde handla sig om krigshaveri. Besättningens hemresa torde kunna ske imorgon med beräknad ankomst till Trelleborg omkring kl 16 samma dag. Vi skola återkomma med närmare detaljer snarast möjligt. Högaktningsfullt

P.S. Godhetsfullt anteckna att resan blivit Gtbg-Stettin-Sverige.

D.S.

P.S. Just nu ingick underrättelse att fartyget gått på en mina.

Brev Max Doflein,Hamburg 6.7.44 till SKN

Das Schiff liegt bei der Insel Greifswalder Oie,also auf halbem wege zwischen Swinemünde und Sassnitz. Die wassertiefen sind dort so, dass eine bergung des Schiffes an sich möglich ist. Zur Zeit sind aber alle Bergungsfahrzeuge so überlastet, so dass nach dem jetzt aufgestellten programm eine bergung in diesem Jahr kaum noch in frage kommt. Ich habe mit der "Bugsier" gesprochen, diese wird gelegentlich die bergungschancen prüfen.

Ingen bärgning

Limhamns Skeppsmäkleri skrev 20.11.44 till SKN att de hade en köpare till vraket av Libau. SKN svarat 22.11 ochbettom uppgift om vilken firma det gäller och det pris vederbörande bjudit. Inget mer tycks ha hänt....
Som framgår av Dofleins brev hade tyska marinen hösten44 ingen möjlighet att avdela bärgningsfartyg och manskap för att lyfta Libau.

Assurans & effekter

Ingen uppgift om totalförlustersättningen.
Befh förlorat för 2462:- samt instrument för 1189:- = 3651:-
Rederiet ersatt befh tillfullo, SKN ersatt med 2789:-
Föreståndarskan förlorat för 1092:50, SKN ersatt 787:50
(Kappa,badkappa, promenaddräkt, 4 klänningar, 3 par skor,tofflor, 9 vita rockar, 5 vita mössor, 8 underklänningar, 2 korsetter, en hatt, basker, ett par långbyxor, poplinjacka, 2 lakan, 2 st pyjamas, 2 blusar, en jumper, 10 par silkestrumpor, 7 par sockor, 10 näsdukar, 5 handdukar, en frottéhandduk, 5 st B.H-underklänningar, resväska,portfölj.)
2e maskinisten 1075:- inkl hemmastickade yllestrumpor, 2 st myssor, hemmasydd sjösäck, täcke, filtar, 4 lakan, fjäderbolster,två kuddar, 2 sheviottröjor, 3 kragar o 3 slipsar.

LIBAU 29.6.44

Lättmatros Jönsson förlorat för 920:- (2 rorsrockar.överrock, yllefilt, virkad yllefilt & täcke,hemstickade strumpor)
Jungman Torgersson: 1103:- (Kostym 265,sommaröverrock 140,3 par skor 100)
Ie maskinistèn 1192:-, båtsman 987:- , Styrman Persson 1329:-

---

Crew list (Inkl eget)

Befh John Wilhelm Sahlée, Spångagatan 13, Malmö, 16.4.91 (4 år ombord)
Styrman J.S.Persson, Skolgatan,Skillinge
Ie maskinist Magnus Rosenkvist, Bunkeflo 3, Vintrie
Maskinskötare Ernst Johansson, Stenshuvudgatan 35,Limhamn, 57 år (febr 44)
Avled i febr 45 i sviterna av sina skador
Båtsman Folke Hall, box 7,Boalt
Föreståndarska fröken Martha Elise Hellgren, Linnégatan 55,Gtbg
(Förststs resan till sjöss, mänstrat på i Göteborg)
Lättmatros Frans Jönsson, Kungshällagatan 29, Hohög
Lättmatros Otto Rune Skoglund, Fagerås, Lidnäs
Jungman Lars Olof Torgersson, Källö,Knippla
Eldare Valdemar Johansson, Almbacksgatan 11, 3tr, Malmö
Eldare Gerhard Sigurd Svensson, Spångatan 30 ,Malmö
+

Egna noteringar

Allting sönderslaget ombord

Vid explosionenslogs all garenring i rummen sönder, luckor och särstockar kastade i stor utsträckning överbord, eller föll ner i rummen, salongsbordet,fastskruvat i durken,vräktes omkull, sideboardet och spegeln i salongen splittrades, dörrar klämdes fast eller kastades av gångjärnen, maskintoppen fylldes av rusånga, ljuset slocknade, befh kastades från bryggan 4-5 meter akteröver och föll ner i kolboxluckan,räckverket akter ramponerades.Maskinskötaren kom upp på däck illa bränd av rusångan. Ie maskinister och föreståndarskan och flera av de andra kom i STB båt barfota i pyjamas resp nattlinne.Ingen visste i den första förvirringen hur länge fartyget skulle flyta, och sedan BB båt skurit under återstod bara STB-båten som dock lyckligt blev sjösatt. Då det visade sig att Libau flöt bordades hon igen av befh och 4 män i avsikt att rädda skeppspappren och om möjligt en del kläder och annat från hytterna. Kl var då 00.50.Lysande sig med ficklampor lyckades männen gräva fram bl.a skeppsdagboken ur spillrorna och få med sig en kappa och en klänning som hängde lätt tillgängliga innanför dörren i föreståndarskans hytt. Pumpar och maskineri var sönderslaget och stod under vatten till 2-3 meters höjd. Allt som hördes var skrovets kvidande, väsandet av ånga och bruset av vatten. Det luktade gas under däck och explosionsfara kunde anses föreligga. Maskindagboken gick inte att

LIBAU 29.6.44

hitta. Först kl 02.25 sjönk Libau med aktern före.Hon reste sig med backen högt över vattnet, stegrade sig något, fick slagsida och försvann 2 minuter senare på 18 meters djup 8 sjömil SSo Sassnitz. Endast masttopparna förblev synliga. Ungefärlig position N 54 25,8'- O. 13 50'(Lloyds) .- Besättningen överfördes till en annan vaktbåt och infördes till Sassnitz där befh och maskinisten sökte läkarvård. Alla 11 kom den 1.7 till Trelleborg med färjan.Maskinskötaren hade huvudet och vänster arm i bandage. Ledsagade av redaren Egon Stjerna och dennes bror Ossian fortsatte d e med tåget till Malmö. Maskinskötaren avled i januari 45 i sviter av de skador han fått. - Även befh fick bestående men av sina skador.

Historik

Ångare på 336 brton byggd 1890 vid Göteborgs Mek.Verkstad (sedermera Götaverken) av järn. L.42,4 B. 6,5 Tillhörig red AB Egon (Egon Stjerna) i Malmö. 180 ihkr. Egon Stjerna efterträdde 1.1.40 sin far,rederiets grundare 1917, S.M.Stjerna. Libau var en historisk båt. Hon var den första nybyggda järnångaren i Broströmskoncernen, beställd av koncernens grundare, Axel Broström, och tillika Götaverkens första bygge för Broströms. Ångarna Libau,Thor och Tirfing utgjorde stommen i det år 1890 bildade Ångf.AB Tirfing,koncernens moderföretag. NamnetLibau fick hon med tanke på spannmålstraden till Libau. I okt 1906 såldes Libau för 55000 kr till Svenska CementförsäljningsAB i Malmö. Hösten 1914 låg hon 2 månader i Stettin efter att ha kapats i Öresund. I okt 1922 inköptes Libau av red AB Egon vars fartyg trafikerade Danzig,Gdynia, Riga, Reval,Memel och Helsingfors. Befh 1906-22 var K.Törngren som omkom på Margareta 9.7.42.Sedan förd fördes hon i tur och ordning av kaptenerna Th.Smit, E.Svedenborn, G.Levander, N.P.Larsson, A.Björkman,A.Backman,G.de la Motte och sist J.W.Sahlée. - 7.3.38 grundstötte Libau vid Söndre Röse i Öresund sedan befh N.P.Larsson, 60 år, förväxlat Dargörs fyrs röda sektor med en lysboj med samma karaktär och gått för långt västerut då Drogden passerades Larsson blev härvid så nervös att han tecknade bäggningskontrakt med Röda Bolaget utan att kontakta rederiet, vilket kostade redaren 50.000 kr. Om kapten S.M.Stjerna blivi underrättade hade han ordnat flottagning för 800kr. En rättslig konflikt om bärgarlönen följde, Libau belades med kvarstad och först 3.11.38 föll domen som blev att rederiet skulle betala Röda Bolaget 1571 kr och ersätta deras rättegångskonstnader med 1800 - den 30.12 38 då Libau varpå resa Gdynia-Ronneby sköt sig båtsman H.Zalmans i sin hytt med en 9 mm pistol.Han påträffades sittande på britsen,fullt påklädd i päls och stövlar, med händerna i knät och huvudet lutat snett fram höger (KK vol 96). - Då Libau mötte sitt öde 29.6.44 hade hon just genomgått

LIBAU 29.6.44

en större klassning och fått inredningen moderniserad med 2-och 3-mans-hytter, tvättrum och toiletter. Men hon hade ännu 1890-års trotjänar-exteriör med 2 akterstagade master, lådliknande däckshus med styrhytt på båtdäck,beläget strax akter om midskepps, samt smal, föråldrade skorsten samt 2 förluckor och en akterlucka. Libau-Sverige var målat på ömse sidor av en svensk flagga på däckshusets sidor.